

DAIMLERCHRYSLER



Q2 2003

Zwischenbericht

3		Überblick
5		Mercedes Car Group
6		Chrysler Group
7		Nutzfahrzeuge
8		Dienstleistungen
9		Übrige Aktivitäten
11		Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
15		Quartalsabschluss
20		Konzernanhang
32		Finanzkalender

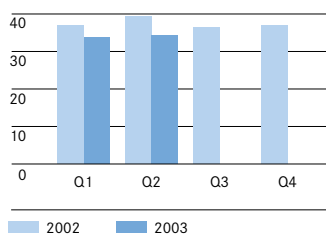
DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	39.484	34.328	39.337	-13 ²
Europäische Union	14.377	12.500	12.389	+1
Deutschland	7.222	6.279	5.965	+5
USA	17.864	15.531	20.265	-23
Übrige Märkte	7.243	6.297	6.683	-6
Beschäftigte (30.06.)		372.073	374.059	-1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.737	1.510	1.463	+3
Sachinvestitionen	1.707	1.484	1.822	-19
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.841	5.948	5.875	+1
Operating Profit	737	641	1.682	-62
Konzernergebnis	125	109	1.108	-90
je Aktie (in US \$/€)	0,13	0,11	1,10	-90

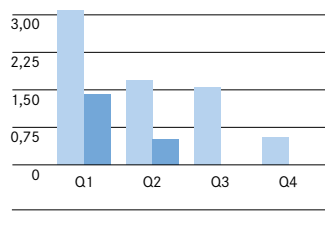
1 Umrechnung: € 1 = US \$1,1502 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06. 2003).

2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen Rückgang um 2%.

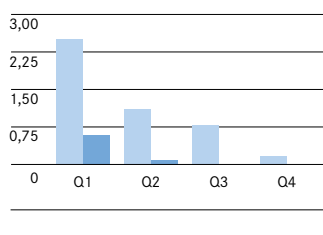
Umsatz in Milliarden €



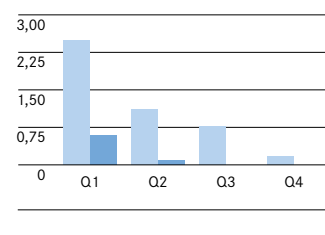
Operating Profit in Milliarden €



Konzernergebnis in Milliarden €



Ergebnis je Aktie in €



DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	78.242	68.025	76.244	-11 ²
Europäische Union	27.381	23.805	23.143	+3
Deutschland	13.410	11.659	10.980	+6
USA	37.135	32.286	40.331	-20
Übrige Märkte	13.726	11.934	12.770	-7
Beschäftigte (30.06.)		372.073	374.059	-1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.382	2.940	2.861	+3
Sachinvestitionen	3.582	3.114	3.417	-9
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.410	9.920	9.948	-0
Operating Profit	2.351	2.044	4.762	-57
Konzernergebnis	802	697	3.611	-81
je Aktie (in US \$/€)	0,79	0,69	3,59	-81

Q1-2

1 Umrechnung: € 1 = US \$1,1502 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06. 2003).

2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen auf Vorjahresniveau.

Überblick

Entwicklung im zweiten Quartal durch schwieriges Marktumfeld geprägt

- **Konzern-Operating Profit von €0,6 Mrd. (i. V. € 1,7 Mrd.)**
- **Umsatz von € 34,3 Mrd., Rückgang vor allem aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar**
- **Mercedes Car Group mit neuen Produkten erfolgreich, Operating Profit leicht gesteigert (€0,9 Mrd.)**
- **Aufgrund schwieriger Marktbedingungen in den USA Verlust bei der Chrysler Group (€-0,9 Mrd.)**
- **Ergebnisverbesserung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge (€0,2 Mrd.)**
- **Services mit deutlichem Ergebnisanstieg (€0,3 Mrd.)**
- **Gesamtjahr 2003: DaimlerChrysler strebt weiter an, für den Konzern einen Operating Profit aus laufendem Geschäft von etwa € 5 Mrd. zu erreichen**

Keine Wachstumsimpulse für Konjunktur und Automobilmärkte

- Im zweiten Quartal 2003 blieb weltweit der erhoffte Konjunkturaufschwung aus. Dabei hat im Europäischen Währungsraum die massive Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar die Konjunkturerwartungen weiter gedämpft.
- In den USA lag der Automobilabsatz auch im zweiten Quartal unter dem Vorjahresniveau. Noch stärkere Absatzrückgänge konnten nur durch nochmals gestiegene Kaufanreize vermieden werden. Auch die Nachfrage in den westeuropäischen Automobilmärkten war weiter rückläufig.

Ergebnisverbesserung in nahezu allen Geschäftsfeldern

- DaimlerChrysler hat im zweiten Quartal einen Operating Profit von €0,6 (i. V. € 1,7 Mrd.) erzielt. Im Operating Profit des zweiten Quartals 2002 war per Saldo eine Sonderbelastung von €257 Mio. enthalten.
- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat vor allem wegen der vollen Verfügbarkeit der neuen E-Klasse und des CLK-Coupé den Operating Profit um 2% auf € 861 Mio. steigern können.
- Die Chrysler Group weist für das zweite Quartal 2003 einen Operating Loss von € 948 Mio. (i. V. Operating Profit von € 414 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen von € 374 Mio.) aus. Ausschlaggebend dafür waren der geringere Absatz und höhere Kaufanreize, die auch höhere Rückstellungen für die Verkaufsförderungsmaßnahmen für die im Händlerbestand befindlichen Fahrzeuge sowie für garantierte Restwerte notwendig machten.
- Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge führten die weiteren Fortschritte bei der Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme zu einem deutlichen Anstieg beim Operating Profit auf €211 (i. V. Operating Loss von € 7 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen von € 39 Mio.).

Anmerkung:

Mit der Berichterstattung für das Jahr 2003 wird DaimlerChrysler im Unterschied zu der Praxis in früheren Jahren, Ergebnisse mit und ohne Einmaleffekte darzustellen, künftig nur noch einen Wert für Operating Profit, Net Income und Ergebnis je Aktie berichten. Um die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten zu gewährleisten, wird jeweils auf die Einmaleffekte in den entsprechenden Vorjahresquartalen hingewiesen.

Mit dieser Vorgehensweise folgt DaimlerChrysler den neuen, von der Securities and Exchange Commission (SEC) erlassenen Regelungen, die für das Geschäftsjahr 2003 anzuwenden sind und die Maßstäbe für den Ausweis von "Einmaleffekten" sehr viel restriktiver handhaben.

- Auch das Geschäftsfeld Dienstleistungen konnte den Operating Profit um 47% auf €334 Mio. verbessern. Dies ist auf günstigere Refinanzierungsbedingungen, höhere Margen und ein verbessertes Risikomanagement zurückzuführen.
- Das Segment Übrige Aktivitäten, das im Wesentlichen den Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an Mitsubishi Motors (MMC) und EADS umfasst, erreichte einen Operating Profit von €228 (i. V. €253) Mio. Die Ergebnisbeiträge aller drei Beteiligungen waren positiv.
- Das Konzernergebnis betrug im zweiten Quartal €0,1 (i. V. € 1,1) Mrd. Das Ergebnis je Aktie lag bei €0,11 (i. V. € 1,10).

Fahrzeugabsatz unter Vorjahresniveau

- DaimlerChrysler hat im zweiten Quartal weltweit 1,2 (i. V. 1,3) Mio. Fahrzeuge abgesetzt.
- Die Mercedes Car Group hat mit 318.000 Pkw trotz der Schwäche in den für das Geschäftsfeld sehr wichtigen westeuropäischen Märkten das sehr hohe Vorjahresniveau nahezu erreicht. Einem Rückgang bei der Marke Mercedes-Benz (-5%) stand ein Anstieg bei der Marke smart (+7%) gegenüber. Die neue E-Klasse, das neue CLK-Cabriolet sowie die neuen smart roadster und roadster-coupé wurden sehr positiv aufgenommen.
- Die Chrysler Group konnte mit 721.900 an die Händler ausgelieferten Pkw und Light Trucks den Vorjahresabsatz von 816.000 Fahrzeugen nicht erreichen (-12%). Höheren Auslieferungen beim Jeep® Liberty und Verkäufen beim neuen Chrysler Pacifica standen Rückgänge insbesondere bei den Personewagen und den Minivans gegenüber.
- Der Absatz im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge lag trotz des Modell-anlaufs beim Actros sowie der bevorstehenden Einführung des Viano und des neuen Vito, die beide ab September an die Kunden ausgeliefert werden, mit 125.700 Fahrzeugen nahezu auf Vorjahresniveau. Die neuen Fahrzeuge fanden im Markt eine sehr positive Resonanz. In einem sehr schwachen US-Markt konnte Freightliner beim Absatz leicht zulegen.
- Der Konzernumsatz nahm vor allem aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, aber auch wegen des niedrigeren Fahrzeugabsatzes im zweiten Quartal von €39,3 auf €34,3 Mrd. ab. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Rückgang 2%.

Weltweit 372.100 Beschäftigte

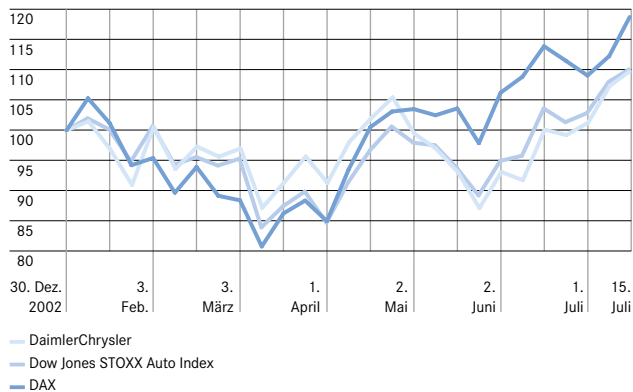
- Zum Ende des zweiten Quartals 2003 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 372.100 (i. V. 374.100) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Bei der Chrysler Group nahm die Zahl der Beschäftigten auf 97.100 Personen ab (-6%). Hier stand einem Zuwachs um 3.800 Mitarbeiter durch die erstmalige Konsolidierung eines Unternehmens im Bereich der Aggregatefertigung, der New Venture Gear Inc., ein Rückgang durch die im dritten Quartal 2002 erfolgte Veräußerung von Eurostar Graz mit rund 2.000 Beschäftigten sowie durch die Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Effizienz gegenüber. Durch den Erwerb von Händlerbetrieben im Rahmen der Metropolitan-Strategie stieg die Beschäftigtenzahl im Vertrieb von Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeugen um 10% auf 43.700 Personen an.

Ausblick

- In den letzten Wochen deutet die Entwicklung wichtiger Frühindikatoren darauf hin, dass sich die gesamtwirtschaftlichen Perspektiven verbessern könnten. Auf dieser Basis erwarten wir in der zweiten Jahreshälfte eine schrittweise Stabilisierung der Nachfrage nach Pkw und Light Trucks in den USA. In Westeuropa hingegen dürften die Personenwagen-Märkte auf einem anhaltend niedrigen Niveau verharren. Auch in den Märkten für mittlere und schwere Nutzfahrzeuge sehen wir noch keine Signale für eine nachhaltige Aufwärtsentwicklung.
- Die Mercedes Car Group geht trotz anhaltend schwieriger Marktbedingungen weiterhin davon aus, im Jahr 2003 bei Absatz, Umsatz und Ergebnis an das sehr hohe Niveau des Vorjahres anknüpfen zu können.

- Die Chrysler Group hat zusätzliche Schritte zur Ergebnisverbesserung und Ergebnisstabilisierung in der zweiten Jahreshälfte, vor allem in den Bereichen Marketing und Vertrieb eingeleitet und zusätzliche, substantielle Kostensenkungen bereits umgesetzt. Sie setzt weiter alles daran, für das Gesamtjahr einen leicht positiven Operating Profit aus dem laufenden Geschäft zu erreichen. Allerdings bestehen insoweit erhebliche Risiken wegen der möglichen Entwicklung des Wettbewerbsumfelds in den USA.
- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge rechnet damit, aufgrund der neuen, attraktiven Modelle und der laufenden Effizienzsteigerungsprogramme den Operating Profit gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessern zu können.
- Das Geschäftsfeld Dienstleistungen plant, dass das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft höher als im Jahr 2002 ausfallen wird. Dazu werden auch die günstigen Refinanzierungskonditionen beitragen.
- Aufgrund der schwierigen Marktbedingungen vor allem in Japan und in den USA können wir nicht davon ausgehen, dass MMC einen Ergebnisbeitrag in gleicher Höhe wie im Vorjahr zum Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns beisteuern wird. MMC wird seinen Turnaround-Plan weiter fortführen und neue Initiativen zur Verbesserung des Vertriebs vorantreiben.
- Im DaimlerChrysler-Konzern wird der Umsatz im Gesamtjahr 2003 vor allem aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, aber auch aufgrund des niedrigeren Fahrzeugabsatzes mit rund € 135 Mrd. unter dem Wert des Vorjahres erwartet (i. V. € 149,6 Mrd.).
- Die allgemeine Schwäche der Börsen sowie der Rückgang des zivilen Luftfahrtgeschäfts haben den Börsenkurs der EADS seit einiger Zeit negativ beeinflusst. DaimlerChrysler wird daher – entsprechend den Regeln von US-GAAP und der SEC – eine Abschreibung der Beteiligung an der EADS auf den Börsenwert in Betracht ziehen müssen, wenn dieser im zweiten Halbjahr weiterhin signifikant unter dem Buchwert der Beteiligung liegen sollte. Diese Abschreibung würde vorgenommen, obwohl der Unternehmenswert der Beteiligung beträchtlich höher ist als der Buchwert. Daraus würde eine Belastung im Konzernergebnis entstehen, Operating Profit und Cash Flow wären davon nicht betroffen.
- Auf Basis der Ergebnisprognosen für die einzelnen Geschäftsfelder strebt DaimlerChrysler weiter an, im Jahr 2003 im Konzern einen Operating Profit aus dem laufenden Geschäft von etwa € 5 Mrd. zu erreichen.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Mercedes Car Group

- **Leichter Anstieg beim Operating Profit**
- **Große Nachfrage für neue Modelle E-Klasse T-Modell und CLK-Cabriolet**
- **smart roadster und roadster-coupé im Markt eingeführt; mit smart forfour dritte smart-Modellreihe vorgestellt**
- **Absatz, Umsatz und Operating Profit für Gesamtjahr 2003 in der Größenordnung des hohen Vorjahresniveaus erwartet**

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	990	861	845	+2
Umsatz	15.207	13.221	13.072	+1
Absatz		317.974	328.957	-3
Produktion		309.039	321.363	-4
Beschäftigte (30.06.)		103.046	103.433	-0

Weiterhin positive Ergebnisentwicklung

- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat trotz des Marktrückgangs in nahezu allen Pkw-Märkten im zweiten Quartal beim Absatz mit 318.000 Fahrzeugen das sehr hohe Niveau des Vorjahres nahezu erreicht (-3%). Aufgrund eines gegenüber dem Vorjahr höherwertigeren Model-Mix stieg der Umsatz um 1% auf € 13,2 Mrd.
- Auch der Operating Profit konnte um 2% auf € 861 Mio. leicht gesteigert werden. Hierzu haben vor allem die volle Verfügbarkeit der neuen E-Klasse und des CLK-Coupé sowie die sehr erfolgreiche S- und SL-Klasse beigetragen.

Mercedes-Benz gewinnt Marktanteile

- Die Marke Mercedes-Benz konnte auch im zweiten Quartal Marktanteile hinzugewinnen und damit ihre Position im Premiumsegment weiter stärken. Wegen der insgesamt schwierigen Marktbedingungen lag der Absatz mit 281.600 Fahrzeugen jedoch um 5% unter dem Vorjahresniveau. Zuwächse erzielten wir in Japan (+9%) und in den USA (+4%), während das Absatzvolumen in Westeuropa vor allem aufgrund schwacher Märkte in Deutschland, Frankreich und Italien um insgesamt 8% niedriger war.
- Sehr erfolgreich war weiterhin die E-Klasse (+39% auf 79.400 Fahrzeuge), die im Oberklasse-Segment weltweit einen Marktanteil von rund 40% erreichte. Auch die CLK-Klasse legte um 43% auf 23.300 Einheiten zu. Die S-Klasse hat auch im sechsten Produktionsjahr ihre führende Position im Luxussegment behauptet, während bei der C-Klasse, M-Klasse und A-Klasse das Niveau lebenszyklusbedingt – wie geplant – zurückging.

	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
Gesamt	317.974	328.957	-3
Westeuropa	219.471	233.078	-6
davon Deutschland	105.057	116.033	-9
USA	55.186	53.124	+4
Japan	10.216	9.946	+3
Übrige Märkte	33.101	32.809	+1

smart wird Mehrproduktmarke

- Im zweiten Quartal stieg der Absatz der Marke smart in einem sehr wettbewerbsintensiven Markt um 7% auf 36.400 Fahrzeuge. Erfolgsfaktoren waren die Ausweitung der Marktpräsenz, die volle Verfügbarkeit der modellgepflegten smart city-coupé und cabrio sowie das um den neuen smart roadster und roadster-coupé erweiterte Angebot.
- Seit der Markteinführung im April wurden bereits mehr als 6.600 smart roadster und roadster-coupé ausgeliefert. Der Auftragseingang entwickelt sich sehr erfreulich.
- Ende Juni wurde der Viersitzer smart forfour in Zürich der Welt- presse vorgestellt. Das Fahrzeug wird ab Frühjahr 2004 die Produktpalette von smart nach oben erweitern.

Maybach entwickelt sich positiv

- Seit Juli ist der »Maybach« auch im wichtigen US-Markt verfügbar. In diesem Markt sollen rund 40% aller Maybach abgesetzt werden. Die Auftragseingänge bestätigen unsere Erwartungen.

Ausblick

- Im Gesamtjahr 2003 erwartet die Mercedes Car Group trotz anhaltend schwieriger Marktbedingungen weiterhin, bei Absatz, Umsatz und Ergebnis an das hohe Niveau des Vorjahres anknüpfen zu können.

In Millionen	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.782	1.549	1.498	+3
Umsatz	29.497	25.645	25.003	+3
Absatz		609.130	621.432	-2
Produktion		633.185	632.838	+0
Beschäftigte (30.06.)		103.046	103.433	-0

	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
Gesamt	609.130	621.432	-2
Westeuropa	411.406	431.724	-5
davon Deutschland	191.093	207.712	-8
USA	108.633	105.499	+3
Japan	21.106	21.676	-3
Übrige Märkte	67.985	62.533	+9

Chrysler Group

- **Operativer Verlust von € 0,9 Mrd. im zweiten Quartal als Folge des harten Preis- und Kaufanreizwettbewerbs in den USA**
- **Chrysler Pacifica und Chrysler Crossfire in den US-Markt eingeführt**
- **Produktivität und Produktqualität deutlich verbessert**
- **Weiter leicht positiver Operating Profit aus laufendem Geschäft für das Gesamtjahr 2003 angestrebt**

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	(1.090)	(948)	414	.
Umsatz	13.611	11.834	16.440	-28
Absatz		721.901	816.008	-12
Produktion		721.158	798.348	-10
Beschäftigte (30.06.)		97.070	103.116	-6

Wettbewerbsdruck im US-Markt führt zu operativem Verlust

- Die Chrysler Group hat im zweiten Quartal weltweit 734.200 Fahrzeuge (i. V. 771.100) an Endkunden verkauft. Maßgeblich für den Rückgang um 5% waren insbesondere ein schwächerer US-Markt und ein härterer Wettbewerb. Zuwächse waren beim Dodge Ram Pickup (+19%) und beim Jeep® Liberty (+6%) zu verzeichnen. Die Verkäufe bei Minivans gingen in einem abnehmenden und noch wettbewerbsintensiveren Segment hingegen um 15% zurück. Von dem im April in den Markt eingeführten Chrysler Pacifica wurden im zweiten Quartal 11.500 Fahrzeuge verkauft.
- Die Auslieferungen an die Händler wurden um 12% auf 721.900 Fahrzeuge verringert. Ende des zweiten Quartals lagen der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA bei 518.600 (i. V. 505.700) Fahrzeugen und die Reichweite des Fahrzeugbestands bei 63 (i. V. 65) Tagen und damit auf dem geplanten Niveau.
- Der Umsatz der Chrysler Group betrug € 11,8 (i. V. € 16,4) Mrd. Ausschlaggebend für den Rückgang waren die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, niedrigere Auslieferungen und höhere Preisnachlässe. In US-Dollar gerechnet ging der Umsatz um 11% zurück.
- Die Chrysler Group weist für das zweite Quartal 2003 einen Operating Loss von € 948 Mio. (i. V. Operating Profit von € 414 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen von € 374 Mio.) aus. Ausschlaggebend dafür waren der geringere Absatz und höhere Kaufanreize, die auch höhere Rückstellungen für die Verkaufsförderungsmaßnahmen für die im Händlerbestand befindlichen Fahrzeuge sowie für garantierte Restwerte notwendig machten.

	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
Gesamt	721.901	816.008	-12
NAFTA	675.564	764.413	-12
USA	582.410	652.506	-11
Übrige Märkte	46.337	51.595	-10

Deutliche Fortschritte bei Produktivität und Qualität

- Der Harbour Report North America, eine Analyse zur Messung der Produktivität von US-Automobilherstellern, belegt, dass die Chrysler Group ihre Produktivität in der Fertigung im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr um 8,3% verbessert hat. Diese Steigerung ist die zweithöchste, die ein Automobilhersteller seit Einführung des Harbour Report erzielte.
- Die Qualität der Fahrzeuge der Chrysler Group hat sich gegenüber dem Vorjahr erneut deutlich verbessert wie auch die letzte von J. D. Power durchgeführte Qualitätsstudie belegt. Der neue Dodge Ram Heavy-Duty Truck wurde beispielsweise mit einer Verbesserung um 10% gegenüber dem Vorgängermodell als bestes Fahrzeug seiner Klasse ausgezeichnet.

Ausblick

- Wir gehen davon aus, dass der US-Automobilmarkt auch im weiteren Jahresverlauf von einem enormen Wettbewerbsdruck und hohen Kaufanreizen gekennzeichnet bleibt. Dennoch könnte aufgrund der sich stabilisierenden Wirtschaftsentwicklung insgesamt – verbunden mit dem neuen Modelljahr – eine gewisse Entspannung eintreten. Insgesamt gehen wir von einem Marktvolumen von rund 16,5 Mio. Fahrzeugen für das Jahr 2003 aus.
- Die Chrysler Group hat zusätzliche Schritte zur Ergebnisverbesserung und Ergebnisstabilisierung in der zweiten Jahreshälfte, vor allem in den Bereichen Marketing und Vertrieb eingeleitet und zusätzliche, substantielle Kostensenkungen bereits umgesetzt. Sie setzt weiter alles daran, für das Gesamtjahr einen leicht positiven Operating Profit aus dem laufenden Geschäft zu erreichen. Allerdings bestehen insofern erhebliche Risiken wegen der möglichen Entwicklung des Wettbewerbsumfelds in den USA. Für das Jahr 2004 bietet die geplante Einführung von neun neuen Fahrzeugen eine positive Perspektive.

In Millionen	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	(916)	(796)	227	.
Umsatz	28.195	24.513	32.390	-24
Absatz		1.369.281	1.520.853	-10
Produktion		1.373.229	1.496.290	-8
Beschäftigte (30.06.)		97.070	103.116	-6

	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
Gesamt	1.369.281	1.520.853	-10
NAFTA	1.286.785	1.426.568	-10
USA	1.113.133	1.225.610	-9
Übrige Märkte	82.496	94.285	-13

Nutzfahrzeuge

- **Operating Profit auf €211 Mio. deutlich gestiegen**
- **Van-Familie Viano und neuer Transporter Vito mit positiver Resonanz vorgestellt**
- **Organisatorische Neuausrichtung des Lkw-Geschäfts**
- **Für das Gesamtjahr 2003 deutlicher Anstieg beim Operating Profit erwartet**

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	243	211	(7)	.
Umsatz	8.005	6.960	7.384	-6
Absatz		125.696	129.113	-3
Produktion		123.089	132.701	-7
Beschäftigte (30.06.)		96.079	96.794	-1

Operating Profit deutlich höher als im Vorjahr

- Im zweiten Quartal 2003 ging der Absatz im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit 125.700 Fahrzeugen um 3% zurück. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem die weiterhin schwierigen Bedingungen in den meisten Märkten sowie die Modellwechsel bei den Volumenmodellen Actros sowie Viano/Vito. Der Umsatz erreichte €7,0 Mrd. (- 6%).
- Aufgrund der Effizienzsteigerungsprogramme konnte der Operating Profit auf €211 Mio. (i. V. Operating Loss von €7 Mio.) gesteigert werden. Im Operating Profit des Vorjahres waren Restrukturierungsaufwendungen von €39 Mio. enthalten.
- Der Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses hat den Absatz trotz einer weiterhin rückläufigen Nachfrage in den USA auf 32.400 (i. V. 29.900) Einheiten gesteigert. Dazu hat der in den USA eingeführte Sprinter mit 3.000 Einheiten beigetragen.
- Aufgrund der anhaltenden Marktschwäche in Westeuropa lag der Absatz des Geschäftsbereiches Mercedes-Benz Trucks im zweiten Quartal mit 26.100 Fahrzeugen um 2% unter dem Vorjahresniveau.
- Der Geschäftsbereich Transporter hat im zweiten Quartal 60.400 (i. V. 64.600) Einheiten abgesetzt. Der Rückgang ist neben der allgemeinen Marktsituation vor allem auf die anstehenden Modellwechsel beim Viano/Vito zurückzuführen.
- Im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse zeichnete sich mit 6.600 (i. V. 6.300) Fahrzeugen eine Stabilisierung des Absatzes ab.
- Die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), an der DaimlerChrysler mit 43% beteiligt ist, wird seit dem 1. April 2003 mit einem Zeitversatz von drei Monaten im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge at-equity einbezogen.

	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
Absatz			
Gesamt	125.696	129.113	-3
Westeuropa	63.773	72.571	-12
davon Deutschland	26.344	26.681	-1
USA	28.923	25.619	+13
Lateinamerika	9.178	9.729	-6
Übrige Märkte	23.822	21.194	+12

Positive Resonanz auf neue Produkte

- Im zweiten Quartal wurden der neue Actros sowie der leichte Lkw Accelo für den brasilianischen Markt eingeführt. Im Juni hat der Geschäftsbereich Transporter die neue Van-Familie Viano und den neuen leichten Transporter Vito vorgestellt. Die Resonanz der internationalen Presse und der Kunden war sehr positiv.

Organisatorische Neuausrichtung

- Am 30. Juni hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge angekündigt, die Organisation seines Lkw-Bereichs zum 1. Januar 2004 neu auszurichten. Die Lkw-Entwicklung wird künftig unter einheitlicher Führung zusammengefasst, der Geschäftsbereich Powersystems wird aufgelöst und die Aggregatewerke werden den Fahrzeugbereichen zugeordnet. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um die strategische Initiative »Turning Scale into Profit« weiter voranzutreiben.

Ausblick

- Für das zweite Halbjahr 2003 geht das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von weiterhin schwachen Märkten aus. Aufgrund der neuen, attraktiven Modelle und der Auswirkungen der laufenden Effizienzsteigerungsprogramme erwarten wir jedoch, im Gesamtjahr 2003 den Operating Profit gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern zu können.

In Millionen	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	259	225	(92)	.
Umsatz	15.026	13.064	13.505	-3
Absatz		232.733	230.797	+1
Produktion		239.728	242.800	-1
Beschäftigte (30.06.)		96.079	96.794	-1

	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
Absatz			
Gesamt	232.733	230.797	+1
Westeuropa	117.161	127.186	-8
davon Deutschland	44.156	44.933	-2
USA	53.327	46.063	+16
Lateinamerika	18.090	19.615	-8
Übrige Märkte	44.155	37.933	+16

Dienstleistungen

- **Operating Profit von DaimlerChrysler Services um 47% auf € 334 Mio. deutlich verbessert**
- **Weiterhin günstige Refinanzierungskonditionen und verbessertes Risikomanagement**
- **Auch für Gesamtjahr 2003 Steigerung beim Operating Profit aus dem laufenden Geschäft erwartet**

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	384	334	227	+47
Umsatz	4.035	3.508	3.983	-12
Vertragsvolumen	118.835	103.317	114.279	-10
Neugeschäft	14.030	12.198	11.937	+2
Beschäftigte (30.06.)		10.837	10.378	+4

Deutlicher Ergebnisanstieg im zweiten Quartal

- Der Umsatz von DaimlerChrysler Services lag im zweiten Quartal mit €3,5 Mrd. vor allem aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar um 12% unter dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Umsatz auf Vorjahresniveau.
- Der Operating Profit stieg von €227 Mio. auf €334 Mio. kräftig an. Ausschlaggebend für diese erfreuliche Ertragsentwicklung waren günstigere Refinanzierungskonditionen, höhere Margen und ein verbessertes Risikomanagement, das zu geringeren Wertberichtigungen geführt hat.
- Das Neugeschäft lag trotz der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit €12,2 Mrd. in der Größenordnung des Vorjahres.
- Das Vertragsvolumen betrug zum Ende des zweiten Quartals €103,3 (i. V. €114,3) Mrd. €10,7 Mrd. dieses Rückgangs resultieren aus Wechselkursveränderungen.

Weitere Prozessoptimierungen und Kosteneinsparungen

- DaimlerChrysler Services arbeitet weltweit an der Umsetzung zahlreicher Maßnahmen zur Stärkung der Profitabilität. So wurden im Rahmen des Global Partnership Agreements die Planungsprozesse und die Maßnahmen zur Marktbearbeitung zwischen den Finanzierungsgesellschaften und den Vertriebspartnern noch enger verzahnt.
- Darüber hinaus treibt DaimlerChrysler Services die Implementierung der bankenrechtlichen Bestimmungen des Basel-II-Abkommens bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften voran. Durch die Einführung von standardisierten Rating- und Scoringmodellen wird die Risikotransparenz verbessert.

DaimlerChrysler Bank auf Erfolgskurs

- In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank ihren erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere im Einlagengeschäft weiter fortgesetzt. Ein Jahr nach dem Einstieg in das Einlagengeschäft haben mehr als 120.000 Kunden der DaimlerChrysler Bank Einlagen von über €3,2 Mrd. anvertraut. In das neue Angebot des Garantiefonds INVESCO Stabil haben 7.800 Kunden rund €80 Mio. investiert.

Arbeiten zur Lkw-Mauterfassung laufen auf Hochtouren

- Zum 31. August 2003 soll auf den deutschen Autobahnen für Lkw ab 12 Tonnen die elektronische Mauterfassung eingeführt werden. Trotz der von der EU-Kommission erhobenen Bedenken bleibt die Bundesregierung beim festgelegten Einführungstermin. Die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der DaimlerChrysler Services mit 45% beteiligt ist, wird die installierte Software jetzt einem Lasttest unterziehen und lässt die Erfassungsgeräte (On Board Units) europaweit in die Lkw installieren.

Ausblick

- DaimlerChrysler Services wird die Umsetzung der strategischen Projekte zur Prozessoptimierung und globalen Risikosteuerung weiter konsequent vorantreiben. Für das Gesamtjahr 2003 erwarten wir gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg beim Operating Profit aus dem laufenden Geschäft.

In Millionen	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	866	753	2.782	-73
Umsatz	8.185	7.116	7.913	-10
Vertragsvolumen	118.835	103.317	114.279	-10
Neugeschäft	26.740	23.248	24.678	-6
Beschäftigte (30.06.)		10.837	10.378	+4

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten				
	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	262	228	253	-10

Im Segment Übrige Aktivitäten sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an der EADS und der Mitsubishi Motors Corporation enthalten. Das Segment Übrige Aktivitäten umfasst auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Die anteiligen operativen Ergebnisse unserer Beteiligungen EADS und Mitsubishi Motors gehen in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein. Im Operating Profit von DaimlerChrysler des zweiten Quartals 2003 sind daher die Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors aus den Monaten Januar bis März 2003 enthalten.

MTU Aero Engines				
	Q2 03	Q2 03	Q2 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Umsatz	538	468	472	-1
Auftragseingang	1.146	996	758	+31
Beschäftigte (30.06.)		8.291	7.780	+7

Krise in der Luftfahrtindustrie im Triebwerksgeschäft spürbar

- Die Marktbedingungen in der zivilen Luftfahrtbranche wurden durch den Krieg im Irak und die Lungenkrankheit SARS nochmals deutlich schwieriger. Zudem verschlechterte die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar die Wettbewerbsposition der europäischen Triebwerkshersteller.
- Der Geschäftsbereich MTU Aero Engines erreichte beim Umsatz im zweiten Quartal mit €468 Mio. dennoch nahezu den Wert des Vorjahres. Rückgänge beim Verkauf von Triebwerken für den zivilen Luftverkehr und im Geschäft mit staatlichen Stellen wurden durch Zuwächse bei Industriegasturbinen sowie bei der Instandhaltung von zivilen Triebwerken fast ausgeglichen.
- Der Auftragseingang lag mit insgesamt €996 Mio. deutlich über dem Vorjahresniveau. Durch den Vertrag zur Lieferung des Antriebs TP400-D6 für den Militärtransporter A400M stieg der Auftragseingang im Bereich militärische Triebwerke stark an. Bei den zivilen Triebwerken gingen die Aufträge gegenüber dem hohen Vorjahreswert jedoch deutlich zurück.

Ausblick

- Die Nachfrageschwäche im zivilen Flugzeuggeschäft wird auch in der zweiten Jahreshälfte den Geschäftsverlauf der MTU Aero Engines beeinflussen. Umsatz und operatives Ergebnis werden im Gesamtjahr 2003 deshalb voraussichtlich den Vorjahreswert nicht erreichen.

Übrige Aktivitäten				
	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	383	333	411	-19

MTU Aero Engines				
	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Umsatz	1.050	913	1.034	-12
Auftragseingang	2.030	1.765	1.341	+32
Beschäftigte (30.06.)		8.291	7.780	+7

EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) veröffentlicht ihre Zahlen über das erste Halbjahr 2003 am 28. Juli 2003.
- Auf der Airshow in Paris-Le Bourget, der weltweit wichtigsten Luftfahrtmesse, konnte Airbus im Juni trotz der Krise in der zivilen Luftfahrt wichtige Aufträge und Kaufzusagen gewinnen. So bestellte Emirates Airlines 41 Flugzeuge, darunter 21 Großraumflugzeuge vom Typ Airbus A380. Kaufzusagen erhielt die EADS von Qatar Airways und Korean Air. Im April bestellte die amerikanische Niedrigpreis-Fluggesellschaft JetBlue 65 Airbus A320 und sicherte sich die Option auf 50 weitere Airbus-Flugzeuge. Für das neue Großraumflugzeug Airbus A380 lagen zum Ende des zweiten Quartals bereits 129 Festbestellungen und Kaufzusagen vor.
- Im zweiten Quartal lieferte Airbus insgesamt 84 (i. V. 88) Flugzeuge aus.
- Im Mai 2003 konnte die EADS mit €20 Mrd. für das europäische Transportflugzeug Airbus A400M den bisher größten militärischen Auftrag verbuchen. Bereits in den Jahren 2003 bis 2005 soll ein Gesamtumsatz von rund €2 Mrd. erzielt werden. Die EADS ist mit 90% an dem 7-Nationen-Programm beteiligt und führt das Konsortium der an der Herstellung beteiligten Firmen.
- Die Europäische Kommission hat im Mai 2003 die Übernahme des 25%-Anteils von BAE Systems an Astrium, dem führenden europäischen Raumfahrtunternehmen, durch die EADS formell genehmigt. Die EADS ist damit alleinige Gesellschafterin von EADS Astrium.
- Im Bereich der Verteidigungstechnik hat die EADS ihre Aktivitäten neu geordnet. In der neuen Division Defence & Security Systems sind rund 24.000 Mitarbeiter beschäftigt; das für das Jahr 2003 erwartete Umsatzvolumen beträgt mehr als €5 Mrd. Die EADS stärkt damit ihre Position im internationalen Verteidigungsmarkt.

Ausblick

- Die EADS bestätigt ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2003. Auf Grundlage von 300 Airbus-Auslieferungen rechnet das Unternehmen mit einem operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

Mitsubishi Motors Corporation

- Mitsubishi Motors (MMC) hat am 26. Mai die Zahlen für das am 31. März 2003 abgeschlossene Geschäftsjahr veröffentlicht.
- Im Jahresabschluss 2002/2003 waren letztmalig die Lkw- und Busaktivitäten enthalten. Diese wurden im Januar in die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) ausgegliedert. An MFTBC sind DaimlerChrysler (43%), MMC (42%) und andere Unternehmen der Mitsubishi Gruppe (15%) beteiligt.
- In den Monaten April bis Juni 2003 erreichten die Verkäufe von MMC mit 375.200 Fahrzeugen nahezu das Vorjahresniveau. In Japan stiegen die Verkäufe von MMC um 7% auf 78.600 Fahrzeuge. Dies ist vor allem auf die starke Nachfrage nach dem vielseitig einsetzbaren Grandis zurückzuführen, der am 17. Mai in den japanischen Markt eingeführt wurde.
- Im nordamerikanischen Markt nahmen die Verkäufe von MMC von April bis Juni aufgrund des harten Wettbewerbs und der restriktiveren Kreditvergabe der zu MMC gehörigen Finanzierungsgesellschaft um 12% auf 76.400 Fahrzeuge ab. Der Endeavor, der Ende März 2003 in den US-Markt eingeführt wurde, ist von den Kunden sehr vielversprechend aufgenommen worden.
- Nachdem MMC die Ziele Anpassung der Produktionskapazitäten, Personalabbau und 15%ige Verringerung der Materialkosten bereits nach zwei Jahren des auf drei Jahre angelegten Turnaround-Plans erfüllt hat, konzentriert sich das Unternehmen nun neben einer weiteren Reduzierung der Kosten auf die Verbesserung der Prozesse und der Vertriebsorganisation. Die Investitionen in neue Produkte werden deutlich erhöht.

Ausblick

- Eine Erholung der japanischen Volkswirtschaft ist derzeit nicht erkennbar. MMC geht auch weiterhin von einem harten Wettbewerb aus. Insbesondere durch den neuen Grandis erhofft sich MMC Impulse für den Absatz in Japan.
- Trotz der weiterhin schwierigen Marktbedingungen erwartet MMC für die zweite Hälfte des Geschäftsjahres eine Nachfragebelebung im US-Markt. Durch den neuen Galant und den Lancer Sportback, die im Herbst in den US-Markt eingeführt werden, sollte sich der Absatz weiter stabilisieren.
- Aufgrund der schwierigen Marktbedingungen vor allem in Japan und in den USA hat MMC angekündigt, dass die Gesellschaft nun davon ausgeht, das Ergebnis des Vorjahres nicht wieder zu erreichen. MMC wird seinen Turnaround-Plan weiter fortführen und neue Initiativen zur Verbesserung des Vertriebs vorantreiben.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

- **Konzern-Operating Profit im zweiten Quartal €0,6 Mrd. gegenüber €1,7 Mrd. im Vorjahr; Rückgang durch den operativen Verlust der Chrysler Group bedingt**
- **Kapitalflussrechnung durch Veränderung des Working Capitals und Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation geprägt**

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	990	861	845
Chrysler Group	(1.090)	(948)	414
Nutzfahrzeuge	243	211	(7)
Dienstleistungen	384	334	227
Übrige Aktivitäten	262	228	253
Eliminierungen	(52)	(45)	(50)
DaimlerChrysler-Konzern	737	641	1.682

Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02
US \$	€	€
1.782	1.549	1.498
(916)	(796)	227
259	225	(92)
866	753	2.782
383	333	411
(23)	(20)	(64)
2.351	2.044	4.762

Operating Loss bei der Chrysler Group ursächlich für den Rückgang im Konzern-Operating Profit

- Im zweiten Quartal des Jahres 2003 erzielte DaimlerChrysler einen Operating Profit von €0,6 Mrd. gegenüber €1,7 Mrd. im Vorjahr. Der Operating Profit des Vorjahresquartals enthielt Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen von insgesamt €0,4 Mrd., die insbesondere bei der Chrysler Group und im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge entstanden waren. Positiv wirkte sich hingegen der Verkauf der 40%igen Beteiligung an Conti Temic microelectronic (vormals TEMIC) und damit verbundener Aktivitäten mit €0,2 Mrd. auf den Operating Profit der Vorjahresperiode aus.
- Der Rückgang im Konzern-Operating Profit war fast ausschließlich auf den operativen Verlust der Chrysler Group von €0,9 Mrd. im abgelaufenen Quartal dieses Jahres zurückzuführen. Ausschlaggebend dafür waren der geringere Absatz und höhere Kaufanreize in den USA, die auch höhere Rückstellungen für Verkaufsförderungsmaßnahmen für Fahrzeugbestände bei den Händlern notwendig machten. Die Geschäftsfelder Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen konnten ihre Ergebnisbeiträge gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern. Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group übertraf trotz der weltweit schwachen Automobilkonjunktur das hohe Ergebnisniveau des Vorjahres.
- In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 erwirtschaftete DaimlerChrysler einen Operating Profit von €2,0 (i.V. €4,8) Mrd. Im ersten Halbjahr des Vorjahres waren Erträge von zusammen €2,6 Mrd. aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) und Conti Temic microelectronic (vormals TEMIC) enthalten. Zudem belasteten im Vorjahr Aufwendungen von insgesamt €0,8 Mrd. für Restrukturierungsmaßnahmen bei der Chrysler Group (€0,7 Mrd.) und im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge (€39 Mio.) sowie aus der von der argentinischen Regierung veranlassten Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens (€0,1 Mrd.) das Ergebnis.

Auf operativer Basis ergab sich somit ein Rückgang im Operating Profit um €0,9 Mrd. auf €2,0 Mrd. Maßgeblichen Einfluss hatte dabei der in den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 entstandene operative Verlust von €0,8 Mrd. bei der Chrysler Group. Gegenläufig ergaben sich operative Ergebnisverbesserungen in den Geschäftsfeldern Nutzfahrzeuge, Dienstleistungen und bei den Übrigen Aktivitäten. Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group erreichte wieder das unverändert hohe Ergebnisniveau des Vorjahresquartals.

Operating Profit der Mercedes Car Group über Vorjahresniveau

- Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group belief sich im zweiten Quartal des Jahres 2003 auf €0,9 Mrd. und lag damit trotz eines leichten Absatzrückgangs knapp über dem hohen Niveau des Vorjahresquartals. Der gestiegene Ergebnisbeitrag konnte im Wesentlichen aufgrund eines verbesserten Model-Mix infolge der vollen Verfügbarkeit der E-Klasse Limousine und des CLK-Coupé sowie weiterhin sehr stabilen S- und SL-Klasse-Verkäufen erreicht werden.
- Der Ergebnisbeitrag von smart war im abgelaufenen Quartal erwartungsgemäß negativ und lag auf Vorjahresniveau. Positive Ergebniseffekte durch höhere Absatzzahlen infolge der Markteinführung der roadster-Modelle wurden durch Vorleistungen für den smart forfour kompensiert.

Überleitung zum Operating Profit (Loss)

In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02
	US \$	€	€
Ergebnis vor Finanzergebnis	277	241	1.415
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand ¹	274	238	(74)
+ Operatives Beteiligungsergebnis	162	141	150
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	-	-	156
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	24	21	35
Operating Profit (Loss)	737	641	1.682

¹ Dieser Überleitungsposten stellt den Saldo aus der Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen, den erwarteten Erträgen des Fondsvermögens und der Tilgung versicherungsmathematischer Verluste/Gewinne dar

Operating Loss bei der Chrysler Group im zweiten Quartal des Jahres 2003

- Die Chrysler Group verzeichnete im zweiten Quartal des Jahres 2003 einen Operating Loss von €0,9 Mrd. verglichen mit einem Operating Profit von €0,4 Mrd. im entsprechenden Vorjahreszeitraum, der durch Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan in Höhe von €0,4 Mrd. belastet war.
- Der erhebliche Ergebnismrückgang gegenüber dem Vorjahresquartal war überwiegend auf gestiegene absatzunterstützende Maßnahmen zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit höheren gewährten Preisnachlässen entstanden. Höhere Preisnachlässe machten zudem die Bildung zusätzlicher Rückstellungen notwendig, um die Kaufanreize, bezogen auf die Vorratsbestände unserer Händler, entsprechend zu berücksichtigen. Daneben belasteten intensivere Werbekampagnen im US-amerikanischen Markt das Ergebnis. Rückläufige Fahrzeugauslieferungen an Händler sowie gesunkene Restwerte, die auch das Ergebnis der höheren Preisnachlässe für Neufahrzeuge sind, haben ebenfalls zum Rückgang des operativen Ergebnisses beigetragen. Dieser Ergebnismrückgang konnte nur teilweise durch die erheblichen Kosteneinsparungen, die bisher im Rahmen des Turnaround-Plans realisiert wurden, kompensiert werden.
- Der anhaltend intensive Wettbewerb auf dem US-amerikanischen Markt war maßgebend dafür, dass trotz eines höheren Anteils von Flottenverkäufen der Marktanteil auf 13,3 (i. V. 13,5)% zurückging.

	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02
	US \$	€	€
	1.547	1.345	1.857
	515	448	(157)
	252	219	358
	-	-	2.640
	37	32	64
	2.351	2.044	4.762

Operating Profit im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge deutlich gesteigert

- Im zweiten Quartal des Jahres 2003 erhöhte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge den Operating Profit auf €0,2 Mrd. gegenüber einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Das zweite Quartal des Vorjahres war durch Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen mit €39 Mio. belastet. Die deutliche Ergebnisverbesserung in einem schwachen Marktumfeld war im Wesentlichen auf große Fortschritte in der Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme insbesondere in den Geschäftsbereichen Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses, MB Trucks und DaimlerChrysler Powersystems zurückzuführen. Zusätzlich konnte im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Buses & Coaches das Ergebnis durch den Absatz von ertragsstärkeren Fahrzeugen gesteigert werden.

Operating Profit bei Dienstleistungen durch günstige Refinanzierungsbedingungen geprägt

- Für das zweite Quartal des Jahres 2003 weist das Geschäftsfeld Dienstleistungen einen Operating Profit von €0,3 Mrd. gegenüber €0,2 Mrd. im zweiten Quartal des Jahres 2002 aus. Die Ergebnisverbesserung um €0,1 Mrd. resultierte primär aus günstigeren Refinanzierungsbedingungen infolge des niedrigen Zinsniveaus in den wichtigsten Märkten. Darüber hinaus wirkten sich gestiegene Margen und geringere Wertberichtigungen auf Finanzierungsforderungen ergebnisverbessernd aus.

Operating Profit (Loss)			
In Millionen	Q2 03	Q2 03	Q2 02
	US \$	€	€
Industriegeschäft	360	313	1.430
Financial Services	377	328	252
DaimlerChrysler-Konzern	737	641	1.682

	Q1-2 03	Q1-2 03	Q1-2 02
	US \$	€	€
	1.493	1.298	4.443
	858	746	319
	2.351	2.044	4.762

Operatives Ergebnis bei den Übrigen Aktivitäten über Vorjahr

- Der Operating Profit bei den Übrigen Aktivitäten betrug im zweiten Quartal des Jahres 2003 €0,2 (i. V. €0,3) Mrd. Im Vorjahresergebnis war ein Ertrag von €0,2 Mrd. aus der Veräußerung des 40%-Anteils an Conti Temic microelectronic und damit verbundener Aktivitäten enthalten. Der Operating Profit von MTU Aero Engines lag infolge der anhaltenden Krise in der zivilen Luftfahrtindustrie unter dem Niveau des Vorjahres. Die operativen Ergebnisbeiträge der at-equity bilanzierten Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors waren im abgelaufenen Quartal leicht rückläufig, jedoch weiterhin positiv. Bei den sonstigen Gesellschaften sind geringere Aufwendungen unter anderem aufgrund von Kosteneinsparungen angefallen.

Finanzergebnis und Konzernergebnis gegenüber dem Vorjahresquartal zurückgegangen

- Das Finanzergebnis war im abgelaufenen Quartal diesen Jahres nahezu ausgeglichen gegenüber €0,2 Mrd. im entsprechenden Vorjahresquartal. Im Beteiligungsergebnis des Vorjahres war ein Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an Conti Temic microelectronic in Höhe von €0,1 Mrd. ausgewiesen. Ohne Berücksichtigung dieses Ertrags ist das Finanzergebnis gegenüber dem Vorjahr um €0,1 Mrd. zurückgegangen. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen aufgrund der leicht rückläufigen Ergebnisbeiträge von Mitsubishi Motors und EADS. Das Zinsergebnis sowie auch das Übrige Finanzergebnis lagen auf dem Niveau des Vorjahres.
- Die Ergebnisbeiträge unserer operativen Beteiligungen, die im Finanzergebnis auszuweisen sind, wurden mit ihren operativen Ergebnissen dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im zweiten Quartal des Jahres 2003 ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von €0,1 Mrd., wovon €0,2 Mrd. auf die Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors entfielen. Negative Ergebnisbeiträge von €0,1 Mrd. resultierten aus sonstigen Beteiligungen.

- Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag im abgelaufenen Quartal bei €0,2 (i. V. €1,6) Mrd. Ohne Berücksichtigung der wesentlichen Einflussfaktoren im Vorjahresquartal (Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group und im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sowie Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an Conti Temic microelectronic) ist das Ergebnis vor Ertragsteuern um €1,7 Mrd. auf €0,2 Mrd. zurückgegangen. Dieser Rückgang ist fast ausschließlich auf den Verlust der Chrysler Group im zweiten Quartal diesen Jahres verglichen mit einem positiven Ergebnis im Vorjahr zurückzuführen.

Für das erste Halbjahr des Jahres 2003 wird ein Ergebnis vor Ertragsteuern von €1,2 Mrd. ausgewiesen (i. V. €4,4 Mrd.). Das Vorsteuerergebnis des Vorjahres war durch wesentliche Faktoren (Restrukturierungsaufwendungen in den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Nutzfahrzeuge, Argentinienkrise im Geschäftsfeld Dienstleistungen sowie Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS und Conti Temic microelectronic) mit insgesamt €1,8 Mrd. positiv beeinflusst. Ohne diese im Vorjahr verzeichneten Einflussfaktoren reduzierte sich das Ergebnis vor Steuern im ersten Halbjahr des Jahres 2003 um €1,4 Mrd. auf €1,2 Mrd.

- Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie betragen im abgelaufenen Quartal diesen Jahres €0,1 Mrd. bzw. €0,11 (i. V. Konzernergebnis €1,1 Mrd. bzw. Ergebnis je Aktie €1,10). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich entsprechend den beschriebenen Effekten im Operating Profit.

Bezogen auf die ersten sechs Monate des Jahres 2003 belief sich das Konzernergebnis auf €0,7 (i. V. €3,6) Mrd. und das Ergebnis je Aktie auf €0,69 (i. V. €3,59).

Bilanzsumme im 2. Quartal des Jahres 2003 weiterhin nahezu unverändert

- Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 geringfügig um € 1,5 Mrd. auf € 188,9 Mrd. erhöht. Den Wechselkurseffekten aus der anhaltenden Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, die zu einer Verringerung der Bilanzsumme führten, standen höhere Vorratsbestände sowie gestiegene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Lieferverbindlichkeiten gegenüber. Diese Entwicklung war insbesondere auf die Produktoffensive im Geschäftsfeld Mercedes Car Group und den unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus war ein Anstieg der Finanzanlagen aufgrund des Beteiligungserwerbs an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation zu verzeichnen. Die zum 30. Juni 2003 gestiegenen Zahlungsmittel resultierten im Wesentlichen aus gestiegenen Kundeneinlagen bei der DaimlerChrysler-Bank.

- Das Konzerneigenkapital verminderte sich zum 30. Juni 2003 von € 35,0 Mrd. auf € 34,7 Mrd. Ausschlaggebend für den Rückgang des Eigenkapitals waren insbesondere die im 2. Quartal 2003 ausbezahlte Dividende in Höhe von € 1,5 Mrd. für das Geschäftsjahr 2002 sowie Wechselkurseffekte. Gegenläufig wirkten das positive Konzernergebnis sowie unrealisierte Gewinne aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente erhöhend auf das Eigenkapital.

Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2003 18,4% gegenüber 17,9% zum Jahresende 2002. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,5 (31. Dezember 2002: 24,9)%. Bei der Berechnung der Eigenkapitalquoten wurde eine anteilige Dividende für das Geschäftsjahr 2003, die das Eigenkapital entsprechend vermindern würde, nicht berücksichtigt.

Kapitalflussrechnung durch Veränderung des Working Capitals und Beteiligung an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation geprägt

- Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit lag im ersten Halbjahr des Jahres 2003 mit € 9,9 Mrd. auf Vorjahreshöhe. Das rückläufige Ergebnis konnte durch im Vergleich mit dem Vorjahr höhere Mittelfreisetzen im Working Capital ausgeglichen werden.
- Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ist im Berichtszeitraum um € 5,2 Mrd. auf € 9,2 Mrd. gestiegen. Im Vorjahr waren hierin die Erlöse aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS enthalten. Diesen Erlösen stand im ersten Halbjahr 2003 der Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation gegenüber.
- Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit hat sich ein Mittelzufluss von € 0,6 Mrd. ergeben. Neben einem Zufluss aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten (€ 2,1 Mrd.) hat sich die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2002 im April 2003 mit –€ 1,5 Mrd. ausgewirkt.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 um € 0,9 Mrd. auf € 10,0 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, stieg von € 12,4 Mrd. auf € 13,9 Mrd. Der Anstieg stand im Wesentlichen in Zusammenhang mit dem Einlagengeschäft der DaimlerChrysler-Bank.

Ereignisse nach Ablauf des zweiten Quartals 2003

- Nach Ablauf des zweiten Quartals des Jahres 2003 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf im Juli bestätigt die im Ausblick getroffenen Aussagen.

Diese Unterlagen enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze, die Produkteinführung von Wettbewerbern, höhere Verkaufsanreize, sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie im Geschäftsbericht im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q2 2003	Q2 2003	Q2 2002	Q2 2003	Q2 2002	Q2 2003	Q2 2002
(in Millionen, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	39.484	34.328	39.337	30.819	35.354	3.509	3.983
Umsatzkosten	(32.370)	(28.143)	(31.495)	(25.417)	(28.209)	(2.726)	(3.286)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.114	6.185	7.842	5.402	7.145	783	697
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.229)	(4.546)	(4.708)	(4.155)	(4.276)	(391)	(432)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.737)	(1.510)	(1.463)	(1.510)	(1.463)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	135	117	118	108	114	9	4
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(6)	(5)	(374)	(5)	(374)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	277	241	1.415	(160)	1.146	401	269
Finanzergebnis	(22)	(19)	224	(17)	230	(2)	(6)
Ergebnis vor Ertragsteuern	255	222	1.639	(177)	1.376	399	263
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(116)	(101)	(520)	64	(399)	(165)	(121)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(14)	(12)	(11)	(11)	(11)	(1)	-
Konzernergebnis	125	109	1.108	(124)	966	233	142
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie	0,13	0,11	1,10	-	-	-	-
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,13	0,11	1,10	-	-	-	-

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2003	Q1-2 2003	Q1-2 2002	Q1-2 2003	Q1-2 2002	Q1-2 2003	Q1-2 2002
(in Millionen, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	78.242	68.025	76.244	60.908	68.331	7.117	7.913
Umsatzkosten	(63.602)	(55.297)	(62.317)	(49.690)	(55.615)	(5.607)	(6.702)
Bruttoergebnis vom Umsatz	14.640	12.728	13.927	11.218	12.716	1.510	1.211
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(10.083)	(8.766)	(8.848)	(8.076)	(8.056)	(690)	(792)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.382)	(2.940)	(2.861)	(2.940)	(2.861)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	378	328	327	307	301	21	26
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(6)	(5)	(688)	(5)	(688)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.547	1.345	1.857	504	1.412	841	445
Finanzergebnis	(150)	(130)	2.557	(132)	2.569	2	(12)
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.397	1.215	4.414	372	3.981	843	433
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(578)	(503)	(631)	(139)	(440)	(364)	(191)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(17)	(15)	(13)	(12)	(11)	(3)	(2)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	802	697	3.770	221	3.530	476	240
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	(159)	-	(124)	-	(35)
Konzernergebnis	802	697	3.611	221	3.406	476	205
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,79	0,69	3,75	-	-	-	-
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	(0,16)	-	-	-	-
Konzernergebnis	0,79	0,69	3,59	-	-	-	-
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,79	0,69	3,73	-	-	-	-
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	(0,16)	-	-	-	-
Konzernergebnis	0,79	0,69	3,57	-	-	-	-

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Juni 2003 (ungeprüft)	30. Juni 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002	30. Juni 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)	30. Juni 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)
(In Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.295	1.995	2.071	1.936	2.009	59	62
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.084	2.681	2.855	2.577	2.755	104	100
Sachanlagen	40.105	34.868	36.269	34.703	36.111	165	158
Finanzanlagen	11.983	10.418	9.291	10.043	8.922	375	369
Vermietete Gegenstände	30.258	26.307	28.243	3.634	3.313	22.673	24.930
Anlagevermögen	87.725	76.269	78.729	52.893	53.110	23.376	25.619
Vorräte	19.114	16.618	15.642	15.284	13.965	1.334	1.677
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.888	6.858	6.297	6.579	6.005	279	292
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.814	53.742	52.088	2	10	53.740	52.078
Übrige Forderungen	18.935	16.463	17.573	11.147	11.159	5.316	6.414
Wertpapiere	4.080	3.547	3.293	3.025	2.911	522	382
Zahlungsmittel	11.868	10.318	9.130	8.129	8.191	2.189	939
Umlaufvermögen	123.699	107.546	104.023	44.166	42.241	63.380	61.782
Latente Steuern	4.646	4.039	3.613	3.899	3.496	140	117
Rechnungsabgrenzungsposten	1.163	1.011	962	914	866	97	96
Summe Aktiva	217.233	188.865	187.327	101.872	99.713	86.993	87.614
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.028	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.044	7.863	7.819				
Gewinnrücklagen	33.740	29.334	30.156				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(5.914)	(5.142)	(5.604)				
Eigene Anteile	(8)	(7)	-				
Eigenkapital	39.890	34.681	35.004	26.023	26.384	8.658	8.620
Anteile in Fremdbesitz	518	450	432	433	414	17	18
Rückstellungen	50.362	43.785	43.622	42.842	42.619	943	1.003
Finanzverbindlichkeiten	89.674	77.964	79.112	11.550	12.201	66.414	66.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	16.467	14.317	12.342	14.086	12.106	231	236
Übrige Verbindlichkeiten	10.168	8.840	8.843	6.217	6.152	2.623	2.691
Verbindlichkeiten	116.309	101.121	100.297	31.853	30.459	69.268	69.838
Latente Steuern	3.183	2.767	2.312	(3.922)	(4.425)	6.689	6.737
Rechnungsabgrenzungsposten	6.971	6.061	5.660	4.643	4.262	1.418	1.398
Summe Passiva ohne Eigenkapital	177.343	154.184	152.323	75.849	73.329	78.335	78.994
Summe Passiva	217.233	188.865	187.327	101.872	99.713	86.993	87.614

DaimlerChrysler AG

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

(In Millionen €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2002	2.609	7.319	26.441	3.850	61	(337)	(906)	-	39.037
Konzernergebnis	-	-	3.611	-	-	-	-	-	3.611
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(2.346)	64	695	11	-	(1.576)
Comprehensive Income, gesamt									2.035
Veränderung durch Stock-Options	-	22	-	-	-	-	-	-	22
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	24	482	-	-	-	-	-	-	506
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.003)	-	-	-	-	-	(1.003)
Stand am 30. Juni 2002	2.633	7.823	29.049	1.504	125	358	(895)	(9)	40.588
Stand am 1. Januar 2003	2.633	7.819	30.156	600	(74)	1.065	(7.195)	-	35.004
Konzernergebnis	-	-	697	-	-	-	-	-	697
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.031)	179	897	417	-	462
Comprehensive Income, gesamt									1.159
Veränderung durch Stock-Options	-	43	-	-	-	-	-	-	43
Ausgabe von Aktien durch Ausübung von Optionsrechten	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. Juni 2003	2.633	7.863	29.334	(431)	105	1.962	(6.778)	(7)	34.681

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2003	Q1-2 2003	Q1-2 2002	Q1-2 2003	Q1-2 2002	Q1-2 2003	Q1-2 2002
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	802	697	3.611	221	3.406	476	205
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	17	15	13	12	11	3	2
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	159	-	124	-	35
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(1)	(1)	(2.630)	(1)	(2.630)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	3.207	2.788	3.608	279	94	2.509	3.514
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	3.399	2.955	3.186	2.902	3.140	53	46
Veränderung der latenten Steuern	(504)	(438)	448	(851)	(55)	413	503
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-	-	(156)	6	(166)	(6)	10
Veränderung der Finanzinstrumente	72	63	(67)	22	(169)	41	102
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(267)	(232)	(326)	(232)	(326)	-	-
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(8)	(7)	105	-	105	(7)	-
Veränderung der Rückstellungen	2.601	2.261	2.199	2.271	2.168	(10)	31
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	6	5	688	5	688	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(198)	(172)	(256)	(172)	(256)	-	-
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.506)	(1.309)	(650)	(1.512)	(398)	203	(252)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(734)	(638)	(981)	(647)	(899)	9	(82)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.804	2.438	1.293	2.439	1.407	(1)	(114)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.720	1.495	(296)	1.301	(1.451)	194	1.155
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.410	9.920	9.948	6.043	4.793	3.877	5.155
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(9.932)	(8.635)	(10.378)	(2.679)	(3.402)	(5.956)	(6.976)
- Erwerb von Sachanlagen	(3.582)	(3.114)	(3.417)	(3.070)	(3.382)	(44)	(35)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(185)	(161)	(68)	(129)	(30)	(32)	(38)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	8.690	7.555	9.743	3.023	4.508	4.532	5.235
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	238	207	234	198	213	9	21
Erwerb von Beteiligungen	(843)	(733)	(184)	(708)	(173)	(25)	(11)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	117	102	5.211	79	4.928	23	283
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	(4.477)	(3.892)	(5.169)	26	51	(3.918)	(5.220)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(274)	(238)	100	(214)	38	(24)	62
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(296)	(258)	(39)	(335)	(212)	77	173
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(10.544)	(9.167)	(3.967)	(3.809)	2.539	(5.358)	(6.506)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € 480 (\$ 552 in 2003 bzw. € (2.257) in 2002)	2.416	2.100	(5.836)	(653)	(4.955)	2.753	(881)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.766)	(1.535)	(1.007)	(1.527)	(1.003)	(8)	(4)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	24	21	21	(7)	(96)	28	117
Erwerb eigener Anteile	(32)	(28)	(30)	(28)	(30)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	642	558	(6.852)	(2.215)	(6.084)	2.773	(768)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(503)	(437)	(1.049)	(395)	(962)	(42)	(87)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	1.005	874	(1.920)	(376)	286	1.250	(2.206)
Zahlungsmittel (< 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	10.467	9.100	10.715	8.161	7.344	939	3.371
zum Ende der Periode	11.472	9.974	8.795	7.785	7.630	2.189	1.165

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

Der zusammengefasste und ungeprüfte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) wurde im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»United States Generally Accepted Accounting Principles« oder »US-GAAP«) aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das am 30. Juni 2003 endende Quartal bzw. erste Halbjahr – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,1502, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 30. Juni 2003.

Einzelne Vorjahresbeträge wurden an die Darstellung der Berichtsperiode angepasst.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in den dargestellten unterjährigen Perioden notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2002 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der im Geschäftsbericht und in der Berichterstattung (Form 20-F vom 20. Februar 2003) an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) des DaimlerChrysler-Konzerns für 2002 enthalten ist.

Im Konzernabschluss nach US-GAAP müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die gebuchten Beträge und die zugehörigen Anhangangaben beeinflusst haben. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den Zwischenabschluss um Informationen zum Industrie- bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den

Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Industrie- bzw. Finanzdienstleistungsgeschäfts nach US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Effekte aus den konzerninternen Beziehungen zwischen Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Der im November 2002 von der Emerging Issues Task Force (»EITF«) erzielte und im Mai 2003 hinsichtlich des Anwendungsbereichs geringfügig revidierte Konsens in Bezug auf EITF 00-21 »Revenue Arrangements with Multiple Deliverables« befasst sich mit der Bilanzierung von Umsatzgeschäften mit mehreren Teilleistungen seitens des Verkäufers. EITF 00-21 beschreibt, unter welchen Bedingungen eine Aufteilung eines Umsatzgeschäfts mit mehreren Teilleistungen in getrennte Bilanzierungseinheiten erfolgen muss. Darüber hinaus wird vorgegeben, wie in diesen Fällen der Gesamtumsatz aus einer Transaktion auf die identifizierten Bilanzierungseinheiten aufgeteilt werden muss. EITF 00-21 ist auf Abschlüsse für Berichtsperioden anzuwenden, die am 1. Juli 2003 beginnen. DaimlerChrysler wendet EITF 00-21 ab dem 1. Juli 2003 auf neue Geschäftsvorfälle an und geht davon aus, dass EITF 00-21 keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben wird.

Im November 2002 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die Interpretation (»FIN«) 45 »Guarantor's Accounting and Disclosure Requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others – an interpretation of FASB Statements No. 5, 57, and 107 and rescission of FASB interpretation No. 34« herausgegeben. Diese Interpretation verdeutlicht die Angabepflichten, denen ein Garantiegeber in seinem Abschluss zu den Verpflichtungen aus den von ihm gewährten Garantien unterliegt. FIN 45 stellt zudem klar, dass ein Garantiegeber zum Zeitpunkt der Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vorzunehmen hat, sofern nicht eine höhere Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust aus der Inanspruchnahme gemäß Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 5 »Accounting for Contingencies« zu bilden ist. Die Angabepflichten sind in allen (auch unterjährigen) Abschlüssen vorgeschrieben, die nach dem 15. Dezember 2002 enden. Die Ansatzvorschriften gelten für Garantien bzw. Haftungsverhältnisse, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt bzw. modifiziert wurden.

DaimlerChrysler bestimmt den Zeitwert für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

vorrangig auf Basis von Marktinformationen einschließlich Angeboten Dritter. Sofern keine verlässlichen Marktinformationen vorliegen, verwendet der Konzern den Barwert der erwarteten zukünftigen Cash Flows. Die Gegenbuchung bei der erstmaligen Passivierung der Garantieverpflichtung ist abhängig von der Art der Garantie. Im Allgemeinen erfolgt die Bildung aber aufwandswirksam. Eine planmäßige und systematische Vorgehensweise bei der Folgebewertung der Verpflichtung wird im Zusammenhang mit der erstmaligen Bewertung festgelegt, es sei denn, es ergeben sich nachträgliche Änderungen hinsichtlich wahrscheinlicher Verluste gemäß SFAS 5. DaimlerChrysler hat die Angabepflichten erstmals im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2002 angewendet. Der Konzern wendet die Ansatz- und Bewertungsvorschriften prospektiv seit dem 1. Januar 2003 an, wobei sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben.

Im Dezember 2002 verabschiedete das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 148 »Accounting for Stock-Based Compensation – Transition and Disclosure – an amendment of FASB Statement No. 123«. Dieser Standard ergänzt SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« um alternative Übergangsvorschriften bei freiwilliger erstmaliger Bilanzierung der aktienorientierten Vergütung auf Basis von Zeitwerten. Darüber hinaus sieht SFAS 148 bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung für alle (auch unterjährige) Abschlüsse zusätzliche Anhangangaben zur angewandten Bilanzierungsmethode und zu den daraus resultierenden Ergebniseffekten vor (vgl. Anmerkung 10).

Im zweiten Quartal des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 prospektiv auf alle Vergütungspläne angewendet, die seit dem 1. Januar 2003 begeben, modifiziert oder abgewickelt wurden. Für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden, wird der Personalaufwand zum Ausgabezeitpunkt der Optionen über den mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmten Zeitwert der gewährten Rechte ermittelt, über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Stock-Option-Pläne, die vor dem 1. Januar 2003 gewährt wurden, werden weiterhin gemäß Accounting Principles Board Opinion (»APB«) 25 »Accounting for Stock Issued to Employees« und entsprechender Interpretationen bilanziert. Nach APB 25 wurde der Personalaufwand als Differenz von Referenzpreis und aktuellem Marktpreis der zugrunde liegenden Aktie zum Gewährungszeitpunkt der aktienorientierten Vergütung ermittelt. Durch den Übergang auf SFAS 123 erhöhte sich, bezogen auf die im April 2003 gewährten Optionsrechte, der Personalaufwand für das zweite Quartal und für das erste Halbjahr des Jahres 2003 innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung um € 12,8 Mio.

(€ 7,9 Mio. nach Steuern und € 0,01 je Aktie). Anmerkung 10 enthält eine Tabelle mit den Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für die jeweilige Periode, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

Im Januar 2003 veröffentlichte das FASB FIN 46 »Consolidation of Variable Interest Entities – an interpretation of ARB No. 51«, welche die Anwendung der Konsolidierungsvorschriften auf so genannte »Variable Interest Entities« klarstellt. FIN 46 führte ein neues mehrstufiges Modell für die Konsolidierung von »Variable Interest Entities« ein, an denen eine Gesellschaft eine beherrschende finanzielle Beteiligung entweder aufgrund von Stimmrechten oder variablen Anteilen hält. Die Konsolidierung auf der Grundlage von variablen Anteilen hat durch den wesentlichen Nutznießer zu erfolgen, falls die Eigenkapitalgeber wesentliche Charakteristika einer beherrschenden finanziellen Beteiligung nicht aufweisen oder das haftende Eigenkapital nicht ausreicht, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens ohne zusätzliche nachrangige Finanzmittel von Dritten zu finanzieren. Der wesentliche Nutznießer einer »Variable Interest Entity« ist die Partei, die aufgrund ihrer variablen Anteile die Mehrheit der erwarteten Verluste der Gesellschaft und/oder die Mehrheit der erwarteten Residualgewinne trägt. FIN 46 enthält auch Offenlegungspflichten in Bezug auf signifikante »Variable Interest Entities«, die unter bestimmten Voraussetzungen auch dann gelten, wenn diese nicht konsolidiert werden.

DaimlerChrysler ist verpflichtet, FIN 46 auf »Variable Interest Entities« anzuwenden, die nach dem 31. Januar 2003 geschaffen wurden, bzw. auf »Variable Interest Entities«, an denen DaimlerChrysler eine Beteiligung nach diesem Zeitpunkt einging. Auf »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden, sind die Vorschriften von FIN 46 hinsichtlich der Konsolidierung ab dem 1. Juli 2003 anzuwenden.

DaimlerChrysler hat geprüft, ob der Konzern wesentlicher Nutznießer von »Variable Interest Entities« ist, die nach dem 31. Januar 2003 gegründet wurden und festgestellt, dass keine derartigen Verbindungen eingegangen wurden. Darüber hinaus hat DaimlerChrysler geprüft, ob der Konzern wesentlicher Nutznießer von bestimmten »Variable Interest Entities« ist, die vor dem 1. Februar 2003 gegründet wurden; diese Gesellschaften wären ab dem 1. Juli 2003 zu konsolidieren.

Bei dieser Prüfung stellte DaimlerChrysler fest, dass der Konzern wesentlicher Nutznießer von Off-balance-Leasingstrukturen ist, die nach FIN 46 ab dem 1. Juli 2003 zu konsolidieren sind. Bei Off-balance-Leasingstrukturen wird eine »Variable Interest Entity« gegründet, deren Eigentümer ein Dritter ist. Die »Variable Interest Entity« nimmt finanzielle

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Mittel auf, indem sie Fremd- oder Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begibt. Die »Variable Interest Entity« verwendet die Fremd- und Eigenkapitalmittel zum Erwerb von Sachanlagevermögen, das von DaimlerChrysler gemietet und im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit genutzt wird. Am Ende des Mietzeitraums hat DaimlerChrysler im Allgemeinen die Option, das Sachanlagevermögen zum Zeitwert zu erwerben oder zu neuen Bedingungen wieder zu mieten. DaimlerChrysler hat mehrere solcher »Variable Interest Entities« identifiziert, für die eine Konsolidierungspflicht nach FIN 46 besteht. Die einzubeziehende Bilanzsumme dieser Strukturen beläuft sich auf ca. € 600 Mio. Diese entspricht auch dem maximal aus diesen Beteiligungen resultierenden Verlustrisiko für den Konzern. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass Verluste aus diesen Strukturen tatsächlich eintreten.

Darüber hinaus bestehen signifikante Verbindungen von DaimlerChrysler zu »Variable Interest Entities« überwiegend aus Forderungsverkäufen an Bankfonds. DaimlerChrysler verkauft im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Forderungen aus dem Automobilgeschäft an Bankfonds, die solche Forderungen von mehreren einzelnen Verkäufern übernehmen. Diese Bankfonds stellen »Variable Interest Entities« dar. Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für diese verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält auch Rechte an den an Bankfonds verkauften Forderungen zurück, die substanzial das gesamte Ausfallrisiko, das Risiko aus vorzeitiger Tilgung und das Risiko aus Zinsänderungen abdecken. Obwohl signifikante Verbindungen zu solchen »Variable Interest Entities« bestehen, kam DaimlerChrysler in seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Konzern nicht als wesentlicher Nutznießer dieser Strukturen zu betrachten ist und daher keiner Konsolidierungspflicht unterliegt. Das Volumen der an Bankfonds veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurückbehaltenen Rechte beläuft sich zum 30. Juni 2003 auf rund € 5,7 Mrd. bzw. € 1,0 Mrd. Dies entspricht auch dem maximal aus diesen Verbindungen resultierenden Verlustrisiko für den Konzern.

DaimlerChrysler hat zudem geprüft, in welchem Umfang – zusätzlich zu den oben beschriebenen – weitere Beteiligungen an ähnlichen »Variable Interest Entities« bestehen und ob diese Beteiligungen unter die Konsolidierungsvorschriften des FIN 46 fallen. Der Konzern hat Verbindungen zu weiteren »Variable Interest Entities«, welche gewisse Finanzgesellschaften, Beteiligungen und Joint Ventures beinhalten, die von der Definition einer »Variable Interest Entity« nach FIN 46 erfasst werden. DaimlerChrysler hat im Rahmen seiner Prüfung festgestellt, dass das daraus resultierende maximale Verlustrisiko aus einer einzelnen Beteiligung wie auch bezogen auf den Gesamtumfang aller dieser Beteiligungen für den Konzern unwesentlich ist.

In seiner Sitzung vom 20. März 2003 hat das EITF einen Konsens bezüglich der noch ausstehenden Themen von EITF 02-9 »Accounting for Changes That Result in a Transferor Regaining Control of Financial Assets Sold« erzielt und das FASB hat den Ergebnissen in seiner Sitzung am 2. April 2003 zugestimmt. EITF 02-9 verpflichtet den Veräußerer demnach Finanzaktiva, die vormals als verkauft bilanziert wurden, zum Zeitwert anzusetzen, wenn die Verfügungsgewalt über diese Finanzaktiva zurückgewonnen wird. Die Bilanzierung soll so erfolgen, als ob er diese Finanzaktiva zurückerwerben würde. Gleichzeitig hat er eine entsprechende Verpflichtung gegenüber dem Erwerber auszuweisen. Das EITF bestimmt, dass kein Gewinn oder Verlust vom Veräußerer zu realisieren ist, wenn die Verfügungsgewalt zurückerlangt wird. Diese Regelung gilt für zurückbehaltene Anteilsrechte oder hinsichtlich so genannter qualifizierter Zweckgesellschaften, die ihren Qualifizierungsstatus verlieren. Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Inkasso (»Servicing«) und andere zurückbehaltene Anteilsrechte sind weiterhin separat zu bilanzieren. Die Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen ist zum Zeitpunkt der Wiedererlangung der Verfügungsgewalt unzulässig. Die Bestimmungen aus EITF 02-9 sind ab dem 2. April 2003 auf alle Veränderungen anzuwenden, durch die der Veräußerer die Verfügungsgewalt über die vormals verkauften Finanzaktiva zurückerlangt. Die Einführung des EITF 02-9 hatte keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss.

Im April 2003 hat das FASB SFAS 149 »Amendment of Statement 133 on Derivative Instruments and Hedging Activities« veröffentlicht. SFAS 149 enthält Ergänzungen und Klarstellungen bezüglich der Bilanzierung von derivativen Finanzinstrumenten und Absicherungsstrategien nach SFAS 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities.« SFAS 149 ergänzt SFAS 133 insbesondere um Entscheidungen, die von der Derivative Implementation Group (»DIG«) getroffen wurden und eine entsprechende Anpassung von SFAS 133 erforderlich gemacht haben. Dieser Standard ist grundsätzlich auf alle Verträge anzuwenden, die nach dem 30. Juni 2003 abgeschlossen bzw. modifiziert werden. Für die Bestimmungen von SFAS 149, die bereits Teil einer DIG-Veröffentlichung waren und die vor dem 15. Juni 2003 in Kraft getreten sind, gelten weiterhin die Übergangsregelungen der entsprechenden DIG-Veröffentlichungen. DaimlerChrysler geht davon aus, dass die Anwendung dieses Standards keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss haben wird.

Im Mai 2003 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 150 »Accounting for Certain Financial Instruments with Characteristics of both Liabilities and Equity« herausgegeben. Der Standard regelt die Bilanzierung von bestimmten Finanz-

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

instrumenten, die vielfach in Aktienrückkaufsprogrammen Anwendung finden und bisher von den Emittenten als Eigenkapital ausgewiesen wurden. Nach SFAS 150 sind bestimmte freistehende Finanzinstrumente, die sowohl Merkmale von Verbindlichkeiten als auch von Eigenkapital aufweisen, als Verbindlichkeiten auszuweisen. In den meisten Fällen sind die entsprechenden Marktwertveränderungen ergebniswirksam zu erfassen. Als Verbindlichkeiten sind nach diesen Vorschriften beispielsweise die meisten emittierten Finanzinstrumente mit festgelegter Rückkaufverpflichtung auszuweisen, bei denen der Rückkauf weder vom Emittenten noch vom Inhaber beeinflusst werden kann. Darüber hinaus sind Finanzinstrumente mit Rückkaufverpflichtungen, die durch physische Lieferung oder durch einen Nettoausgleich in bar glattgestellt werden können, und Finanzinstrumente, die ein Schuldverhältnis begründen, das durch Ausgabe einer variablen Anzahl eigener Aktien zu begleichen ist, als Verbindlichkeiten zu klassifizieren. Insbesondere sind Terminkäufe auf eigene Aktien sowie verkaufte Verkaufsoptionen auf eigene Aktien, die durch physische Lieferung, einen Nettoausgleich in bar oder einen Nettoausgleich in Form von eigenen Aktien glattgestellt werden können, vom Emittenten als Verbindlichkeiten auszuweisen. SFAS 150 kann sich auf die Kennzahlen, Steuerungsgrößen und bestimmte Aktienrückkaufprogramme von Unternehmen auswirken. DaimlerChrysler wendet die Vorschriften dieses Standards auf alle Finanzinstrumente an, die nach dem 31. Mai 2003 abgeschlossen bzw. modifiziert werden. Die Anwendung von SFAS 150 hatte keine Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Zu EITF 01-8 »Determining Whether an Arrangement Contains a Lease« wurde am 15. Mai 2003 ein Konsens erzielt, und das FASB hat den Ergebnissen in seiner Sitzung vom 28. Mai 2003 zugestimmt. EITF 01-8 erläutert bestimmte Vorschriften des SFAS 13 »Accounting for Leases« im Hinblick auf die Identifikation von Leasing-Elementen in Vereinbarungen, die keine expliziten Bestimmungen zu einem Leasingverhältnis enthalten. Sämtliche Leasing-Elemente, die gemäß dem Modell von EITF 01-8 identifiziert werden, unterliegen den derzeit gültigen Bestimmungen zur Leasing-Bilanzierung. Die Bestimmungen von EITF 01-8 gelten für Leasingnehmer und Leasinggeber gleichermaßen. Sie sind prospektiv beginnend mit der nächsten, auf den 28. Mai 2003 folgenden Berichtsperiode auf neu abgeschlossene, modifizierte bzw. im Rahmen eines Unternehmenskaufs erworbene Vereinbarungen anzuwenden. DaimlerChrysler wendet die Bestimmungen aus EITF 01-8 seit 1. Juli 2003 an und untersucht gegenwärtig, wie sich EITF 01-8 auf den Konzernabschluss auswirken wird.

2. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des Turnaround-Plans für die Jahre 2001 bis 2003 sehen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betrifft sowohl gewerkschaftlich organisierte als auch nicht organisierte Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still, schließt oder veräußert sie. An einigen Standorten werden Produktionsschichten gestrichen und die Geschwindigkeit der Produktionsbänder vermindert sowie das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten angepasst.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betragen € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) und betrafen Maßnahmen zum Personalabbau (€ 1.374 Mio.), außerplanmäßige Abschreibungen (€ 984 Mio.) sowie sonstige Aufwendungen (€ 706 Mio.).

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr des Jahres 2002 betragen € 688 Mio. (€ 443 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 672 Mio. und € 16 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Aufwendungen beinhalteten zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2002 und 2003 sowie laufende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen.

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr des Jahres 2003 betragen € 5 Mio. (€ (1) Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ (3) Mio. und € 8 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese zusätzlichen Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan entstanden aufgrund von Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen und durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit aktuell vorliegenden Informationen bzw. tatsächlich angefallenen Aufwendungen.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Rückstellungen per 1. Januar 2002	506	–	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	132	98	84	314
Zahlungen	(81)	–	(47)	(128)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(98)	–	(98)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(48)	–	–	(48)
Wechselkurseffekte	1	–	8	9
Rückstellung per 31. März 2002	510	–	555	1.065
Zusätzliche Aufwendungen	221	169	3	393
Anpassungen	(6)	17	(30)	(19)
Aufwendungen, gesamt	215	186	(27)	374
Zahlungen	(52)	–	(76)	(128)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(186)	–	(186)
Wechselkurseffekte	(71)	–	(57)	(128)
Rückstellung per 30. Juni 2002	602	–	395	997
Zusätzliche Aufwendungen	–	2	12	14
Anpassungen	(35)	13	14	(8)
Aufwendungen, gesamt	(35)	15	26	6
Zahlungen	(164)	–	(92)	(256)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(15)	(6)	(21)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(104)	–	–	(104)
Wechselkurseffekte	(19)	–	(18)	(37)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	–	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	7	–	–	7
Anpassungen	14	–	(21)	(7)
Aufwendungen, gesamt	21	–	(21)	–
Zahlungen	(38)	–	(55)	(93)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	–	(2)	(2)
Wechselkurseffekte	(2)	–	(9)	(11)
Rückstellung per 31. März 2003	261	–	218	479

Angaben in Mio. €	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Zusätzliche Aufwendungen	19	–	–	19
Anpassungen	(9)	–	(5)	(14)
Aufwendungen, gesamt	10	–	(5)	5
Zahlungen	(35)	–	(44)	(79)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(47)	–	–	(47)
Wechselkurseffekte	(10)	–	(9)	(19)
Rückstellung per 30. Juni 2003	179	–	160	339

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals in den ersten sechs Monaten der Jahre 2003 und 2002 betreffen Abfindungen (2003: € 50 Mio.; 2002: € 230 Mio.) sowie Programme zur Frühpensionierung (2003 Ertrag durch Anpassung: € (19) Mio.; 2002 Aufwand: € 117 Mio.). Im ersten Halbjahr 2003 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 681 (2002: 1.672) Beschäftigten angenommen. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurden 249 Beschäftigte im ersten Halbjahr des Jahres 2003 durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt. Die Anzahl der betriebsbedingten Kündigungen des ersten Halbjahrs 2002 war nicht signifikant. Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind in den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 Abfindungszahlungen in Höhe von € 9 Mio. (2002: € 73 Mio.) geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei den Versorgungsplänen betreffen die Aufwendungen von einzelnen Programmen zur Frühpensionierung sowie die versicherungsmathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie bei den Plänen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei bestimmten langfristigen Vermögensgegenständen, da die zukünftigen Cash Flows unter den Buchwerten der betroffenen Anlagen lagen. Aus diesem Grund nahm die Chrysler Group in den ersten sechs Monaten des Jahres 2002 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 284 Mio. vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Die Zeitwerte der Sachanlagen wurden durch Gutachten Dritter oder durch Marktuntersuchungen der Chrysler Group ermittelt.

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

Die sonstigen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen.

Die Chrysler Group veräußerte am 1. Mai 2002 die Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an ein Joint Venture mit Behr America Inc., an dem ein Minderheitsanteil über einen Zeitraum von zwei Jahren gehalten wird. Darüber hinaus veräußerte die Chrysler Group ihre Produktionsstätte in Graz, Österreich, am 12. Juli 2002 an Magna International Inc. Die Kosten aus der Veräußerung der beiden Produktionsstätten wurden zuvor in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Die Veräußerung ausgewählter Anlagegüter durch die Chrysler Group wird möglicherweise zu weiteren Aufwendungen in den verbleibenden sechs Monaten des Jahres 2003 führen. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2003 Zahlungen in Höhe von \$ 0,4 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen.

3. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von rund €710 Mio. in bar, wovon €674 Mio. im ersten Quartal 2003 bezahlt wurden. Der Kaufpreis kann noch nachträglichen Anpassungen unterliegen, die in einer Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler und MMC festgelegt wurden. Aufgrund von günstigen Euro/Yen-Wechselkursveränderungen seit der Bekanntgabe des Erwerbs, wird mit einem Kaufpreis in Höhe von rund €50 Mio. unter der ursprünglich eingeplanten Investitionssumme von €760 Mio. gerechnet. Aus dem Erwerb resultiert gegenwärtig ein vorläufig ermittelter Geschäftswert (investor level goodwill) von rund €30 Mio. (vgl. Anmerkung 5). DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an MFTBC entsprechend der Equity-Methode und wird diese, da die Abschlüsse nach US-GAAP von MFTBC nicht zeitgerecht vorliegen, mit einem dreimonatigen Verzug in den Konzernabschluss einbeziehen. Die anteiligen Ergebnisse der Beteiligung werden ab dem 1. April 2003 dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. Ebenfalls am 14. März 2003 haben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe, darunter die Mitsubishi Corporation, die Mitsubishi Heavy Industries und die Bank of Tokyo Mitsubishi gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund €245 Mio. in bar von MMC erworben. Die Höhe dieses Kaufpreises kann ebenfalls nachträglichen Anpassungen unterliegen. Nach Abschluss dieser Transaktionen behält MMC einen Minderheitsanteil von 42% an MFTBC.

Im Dezember 2002 hat DaimlerChrysler seine Option zum Erwerb von 50% des Nutzfahrzeuggeschäftes von Hyundai Motor Company (HMC) zu einem Kaufpreis von rund €400 Mio. in bar ausgeübt. Ursprünglich erwartete DaimlerChrysler den Abschluss der Transaktion bis Ende Februar 2003. Aufgrund anhaltender Verhandlungen zwischen HMC und den Gewerkschaften geht DaimlerChrysler nun davon aus, die Transaktion in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2003 zu den ursprünglichen Bedingungen abzuschließen.

4. Anpassungen aus Erstanwendungen

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände.

Zum 1. Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 erstmalig angewandt. Die außerordentlichen Aufwendungen aus der Erstanwendung, in Höhe von €159 Mio. (€0,16 je Aktie) wurden nach dem Abschluss der erforderlichen Bewertungen im Dezember 2002 berücksichtigt. Da diese außerordentlichen Aufwendungen den Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 zuzuordnen sind, wurden die Aufwendungen rückwirkend dem ersten Quartal des Jahres 2002 zugeordnet.

5. Geschäftswerte

Von den Zugängen bei den Geschäftswerten im ersten Halbjahr 2003 entfielen €52 Mio. auf Erwerbe europäischer Händlerbetriebe und €8 Mio. auf weitere Erwerbe, die sowohl einzeln, als auch in Summe betrachtet, geringeren Umfangs waren. Die restlichen Buchwertveränderungen bei den Geschäftswerten beruhten vorwiegend auf Wechselkursveränderungen.

Die Geschäftswerte zum 30. Juni 2003 betreffen die Segmente Mercedes Car Group (€143 Mio.), Chrysler Group (€1.068 Mio.), Nutzfahrzeuge (€677 Mio.), Dienstleistungen (€59 Mio.) und Übrige Aktivitäten (€48 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 30. Juni 2003 Geschäftswerte in Höhe von €657 Mio. zu verzeichnen (investor level goodwill). Diese Geschäftswerte sind nicht Gegenstand der von SFAS 142 geforderten Werthaltigkeitsuntersuchungen. Stattdessen ist weiterhin das gesamte Investment (einschließlich investor level goodwill) auf Werthaltigkeit zu untersuchen, sobald Anzeichen vorliegen, dass ein Absinken der Marktwerte unter die Buchwerte der Investments nicht nur von vorübergehender Natur ist. In diesen Firmenwerten ist gegenwärtig ein Betrag von €30 Mio. im Zusammenhang mit dem Erwerb von 43% der Anteile an MFTBC enthalten (vgl. auch Anmerkung 3). Zum 30. Juni 2003 war die Ermittlung der Zeitwerte für bestimmte immaterielle Vermögensgegenstände der MFTBC noch nicht abgeschlossen, so dass die gegenwärtige Aufteilung des Kaufpreises nur als

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

vorläufig zu betrachten ist. Der als »investor level goodwill« ausgewiesene Firmenwert von €30 Mio. stellt derzeit in voller Höhe den Anteil dar, um den der Kaufpreis das erworbene Nettovermögen der MFTBC übersteigt. Im Rahmen von möglichen Anpassungen der Zeitwerte von bestimmten immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie darauf entfallender Steuerlatenzen, die sich bis zum Abschluss des Bewertungsvorganges ergeben können, kann dieser Betrag noch Anpassungen unterliegen. DaimlerChrysler geht jedoch davon aus, dass mögliche Zeitwertanpassungen keinen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis haben werden.

6. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

Angaben in Mio. €	30. Juni 2003	31. Dez. 2002
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.046	1.036
Kumulierte Abschreibungen	(666)	(634)
Buchwert	380	402
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.301	2.453
	2.681	2.855

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« betreffen vorwiegend Software. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 waren Zugänge in Höhe von €77 Mio. zu verzeichnen, die überwiegend aus Software bestanden. Die gesamten Abschreibungen betragen in den ersten drei und sechs Monaten des Geschäftsjahres 2003 €35 Mio. und €70 Mio. (2002: €39 Mio. und €82 Mio.).

Bezogen auf die Buchwerte der Sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 30. Juni 2003 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2003 €80 Mio., im Jahr 2004 €110 Mio., im Jahr 2005 €72 Mio., im Jahr 2006 €37 Mio., im Jahr 2007 €23 Mio. und im Jahr 2008 €14 Mio.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

7. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	30. Juni 2003	31. Dez. 2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.885	1.900
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.976	2.693
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.336	11.567
Geleistete Anzahlungen	66	63
	17.263	16.223
Erhaltene Anzahlungen	(645)	(581)
	16.618	15.642

8. Zahlungsmittel

Zum 30. Juni 2003 beinhalten die Zahlungsmittel Guthaben mit einer Fristigkeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von €344 Mio. (31. Dezember 2002: €30 Mio.).

9. Eigenkapital

Im ersten Halbjahr des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,0 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von €28 Mio. erworben, von denen 0,8 Mio. zu einem Veräußerungserlös in Höhe von €21 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden. Zum 30. Juni 2003 werden 0,2 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien mit einem Buchwert von €7 Mio. als Eigene Anteile gehalten. Diese Aktien sind zur Ausgabe bei künftigen Belegschaftsaktienprogrammen vorgesehen.

Nach dem deutschen Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß deutschem Handelsrecht. Die DaimlerChrysler AG hat für das Geschäftsjahr 2002 €1.519 Mio. Dividende (€1,50 pro Aktie) an die Aktionäre ausgeschüttet. Die Dividende wurde am 10. April 2003 an jene Aktionäre ausgezahlt, die am 9. April 2003 Aktieninhaber waren.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu €500 Mio. sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu €500 Mio. zu erhöhen.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zu €26 Mio. zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen. Die DaimlerChrysler AG wurde zudem ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2004 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens €263 Mio. – das sind ca. 10% des derzeitigen gezeichneten Kapitals – zu erwerben.

Im Jahr 1996 begab die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von €613 Mio. (im Nennwert von €511 je Stück). Die Anleihe berechnete die Inhaber zum Bezug von insgesamt 12.366.324 Aktien (davon 7.728.048 junge Aktien, die €383 Mio. der Optionsanleihe repräsentieren) der DaimlerChrysler AG. Gemäß den Anleihebedingungen betrug der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlungsgabe €42,67 bzw. bei Zahlung in Geld €44,49. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 wurden durch Ausübung von Optionsrechten 20.698 neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Die Rückzahlung des noch ausstehenden Anleihevolumens erfolgte am 5. Juli 2003.

Das gesamte Comprehensive Income (Loss) des Konzerns für das zweite Quartal 2003 (2002) beträgt €362 Mio. (€(742) Mio.).

10. Aktienorientierte Vergütung

Im April 2000 hat die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sieht vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags.

Im Mai 2000 wurde von einigen Aktionären eine Anfechtungsklage gegen die am 19. April 2000 erteilte Zustimmung der Hauptversammlung zu diesem Plan erhoben. Im Oktober 2000 hat das Landgericht Stuttgart die Klage in erster Instanz abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart im Juni 2001 ebenfalls zurückgewiesen. Die Aktionäre haben daraufhin im Juli 2001 gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Stuttgart Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat im März 2002 entschieden, die Revision nicht zuzulassen. Im April 2002

wurde gegen diese Entscheidung Verfassungsbeschwerde eingelegt. Hierauf hat das Bundesverfassungsgericht im Mai 2003 entschieden, die Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung anzunehmen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 hat der Konzern 20,5 Millionen Optionen zu einem Referenzpreis von €28,67 ausgegeben.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Stock-Options für die ersten sechs Monate des Jahres 2003 dar, die an bezugsberechtigte Mitarbeiter ausgegeben wurden (Angaben in Millionen Stock-Options):

Entwicklung der an das Management ausgegebenen Aktienoptionen		
	2003	2002
In Millionen		
Bestand am 1. Januar	53,1	33,6
Gewährt	20,5	20,0
Verfallen	(0,7)	–
Bestand am 30. Juni	72,9	53,6
Ausübbar am 30. Juni	23,8	7,6

Wie in Anmerkung 1 erläutert, wendet DaimlerChrysler die Vorschriften von SFAS 123 prospektiv auf alle aktienorientierten Vergütungsformen an, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden. Aktienorientierte Vergütungsformen, die für frühere Geschäftsjahre ausgegeben wurden, werden weiterhin nach den Vorschriften von APB 25 sowie zugehöriger Interpretationen bilanziert. DaimlerChrysler hat den Zeitwert der im Jahr 2003 gewährten Stock-Options, der zum Ausgabezeitpunkt der Optionen zu bestimmen ist, mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells unter Berücksichtigung der Ausgabebedingungen ermittelt.

Die im Konzernergebnis für das zweite Quartal und das erste Halbjahr des Jahres 2003 enthaltenen Aufwendungen für aktienorientierte Vergütungsformen sind geringer als sie es bei der Bilanzierung von Zeitwerten für alle Vergütungsformen, die seit dem Inkrafttreten von SFAS 123 gewährt wurden, gewesen wären. Die folgenden Annahmen liegen der Ermittlung des Zeitwerts für die im Jahr 2003 gewährten Stock-Options zugrunde: Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite: 5,6%, erwartete Volatilität: 35,0%, risikofreier Anlagezinssatz: 2,9% und erwartete Dauer bis zur Ausübung: 3 Jahre. Der Zeitwert der von DaimlerChrysler im Jahr 2003 gewährten Stock-Options betrug €123 Mio. (€6,00 je Option).

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2003 und 2002 dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

	Zweites Quartal	
	2003	2002
Konzernergebnis (in Mio. €):		
Konzernergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	109	1.108
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	16	28
Abzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123) für alle Vergütungsformen	(34)	(61)
Pro-forma Konzernergebnis	91	1.075
Ergebnis je Aktie (in €):		
Ergebnis je Aktie vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,11	1,10
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,09	1,07
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,11	1,10
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,09	1,07

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2003 und 2002 dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

	Erstes Halbjahr	
	2003	2002
Konzernergebnis (in Mio. €):		
Konzernergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	697	3.770
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	26	30
Abzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123) für alle Vergütungsformen	(76)	(84)
Pro-forma Konzernergebnis	647	3.716
Ergebnis je Aktie (in €):		
Ergebnis je Aktie vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,69	3,75
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,64	3,70
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,69	3,73
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,64	3,68

Für alle ausstehenden und zum 30. Juni 2003 noch nicht ausübenden Aktienoptionen wird zukünftig ein Aufwand von insgesamt € 181 Mio. (30. Juni 2002: € 141 Mio.) entstehen.

11. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	30. Juni 2003	31. Dez. 2002
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15.828	15.909
Steuern	3.531	3.621
Sonstige Risiken	24.426	24.092
	43.785	43.622

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von vertraglich vereinbarten Produktgarantien, die üblicherweise die Funktionsfähigkeit eines Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Darüber hinaus sind in der Rückstellung für Produktgarantien auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen enthalten. Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2003	9.014
Wechselkursveränderungen	(351)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(2.332)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden	2.733
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(151)
Stand zum 30. Juni 2003	8.913

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

12. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminierungen	DaimlerChrysler-Konzern
Zweites Quartal 2003							
Außenumsätze	12.394	11.834	6.555	3.041	504	–	34.328
konzerninterne Umsätze	827	–	405	467	63	(1.762)	–
Umsätze Gesamt	13.221	11.834	6.960	3.508	567	(1.762)	34.328
Operating Profit (Loss)	861	(948)	211	334	228	(45)	641
Zweites Quartal 2002							
Außenumsätze	12.209	16.210	6.879	3.531	508	–	39.337
konzerninterne Umsätze	863	230	505	452	74	(2.124)	–
Umsätze Gesamt	13.072	16.440	7.384	3.983	582	(2.124)	39.337
Operating Profit (Loss)	845	414	(7)	227	253	(50)	1.682

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminierungen	DaimlerChrysler-Konzern
Erstes Halbjahr 2003							
Außenumsätze	24.120	24.513	12.263	6.156	973	–	68.025
konzerninterne Umsätze	1.525	–	801	960	131	(3.417)	–
Umsätze Gesamt	25.645	24.513	13.064	7.116	1.104	(3.417)	68.025
Operating Profit (Loss)	1.549	(796)	225	753	333	(20)	2.044
Erstes Halbjahr 2002							
Außenumsätze	23.494	31.966	12.668	7.011	1.105	–	76.244
konzerninterne Umsätze	1.509	424	837	902	143	(3.815)	–
Umsätze Gesamt	25.003	32.390	13.505	7.913	1.248	(3.815)	76.244
Operating Profit (Loss)	1.498	227	(92)	2.782	411	(64)	4.762

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Neuregelung bezüglich der Aufteilung von Restwertrisiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Diese Regelung sieht vor, dass Risiken, die bereits vor dem Jahr 2001 aufwandswirksam durch die Chrysler Group berücksichtigt wurden, durch das Segment Dienstleistungen übernommen werden. Der nicht zahlungswirksame Effekt dieser Risikoverlagerung führte im ersten Quartal des Jahres 2003 in dem Segment Chrysler Group zu zusätzlichen Umsätzen und zu einer Erhöhung des Operating Profit in Höhe von €70 Mio. sowie im Segment Dienstleistungen zu zusätzlichen Umsatzkosten und zu einem geringeren Operating Profit in Höhe von €70 Mio.

Die Überleitung zum Operating Profit ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2003	2002	2003	2002
Ergebnis vor Finanzergebnis	241	1.415	1.345	1.857
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	238	(74)	448	(157)
Operatives Beteiligungsergebnis	141	150	219	358
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	–	156	–	2.640
Übriges nicht operatives Ergebnis	21	35	32	64
Operating Profit	641	1.682	2.044	4.762

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

13. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 wie folgt (Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie):

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2003	2002	2003	2002
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »basic earnings per share«	109	1.108	697	3.770
Zinsaufwand aus Wandel- und Options-schuldverschreibungen (nach Steuern)	1	4	2	10
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »diluted earnings per share«	110	1.112	699	3.780
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,6	1.004,8	1.012,7	1.004,0
Verwässerungseffekt durch die Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	1,0	9,1	1,0	9,9
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.013,6	1.013,9	1.013,7	1.013,9
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142:				
Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«)	0,11	1,10	0,69	3,75
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«)	0,11	1,10	0,69	3,73

Für die dargestellten Berichtszeiträume wurden die im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 gewährten Stock-Options nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Optionen über dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie in den dargestellten Berichtszeiträumen lag.

14. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

Im vierten Quartal 2000 reichte die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands (Herren Kopper, Schrempp und Dr. Gentz) ein. Kurz darauf haben andere Kläger

gegen dieselben Beklagten eine Reihe weiterer Klagen mit ähnlich lautenden Ansprüchen wie in der Tracinda-Klage erhoben. Zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage sind anhängig. Die Kläger, gegenwärtige oder ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, werfen den Beklagten einen Verstoß gegen das amerikanische Wertpapierrecht und Betrug im Zusammenhang mit der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zum Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vor. Mit der konsolidierten Sammelklage wird außerdem geltend gemacht, DaimlerChrysler hätte durch unrichtige und irreführende Aussagen in den Jahren 1999 und 2000 bezüglich der Erwartungen für das Jahr 2000 gegen amerikanisches Wertpapierrecht verstoßen. Die Kläger tragen vor, Schäden im Bereich zwischen \$ 5,9 Mrd. und \$ 22,1 Mrd. erlitten zu haben. DaimlerChrysler bestreitet das von den Klägern behauptete Fehlverhalten und stellt außerdem in Abrede, dass die Kläger überhaupt einen Schaden erlitten haben. Die Fälle wurden für Zwecke der Beweiserhebung (discovery) zusammengefasst und werden unter der Bezeichnung »DaimlerChrysler AG Securities Litigation« geführt. Im März 2002 hat das Gericht die in der konsolidierten Sammelklage vorgebrachten Behauptungen hinsichtlich angeblich unzutreffender und irreführender Angaben zu den Erwartungen für das Jahr 2000 zurückgewiesen. Im März 2003 gab das Gericht Herrn Koppers Antrag statt, wegen fehlender gerichtlicher Zuständigkeit sämtliche gegen ihn erhobenen Ansprüche abzuweisen. Im Februar 2003 hat DaimlerChrysler beantragt, über alle in diesen Fällen geltend gemachten Ansprüche aus verschiedenen Gründen – unter anderem wegen Verjährung – im summarischen Verfahren zu entscheiden. Im Juni 2003 lehnte das Gericht den auf die Verjährung gestützten Abweisungsantrag der DaimlerChrysler AG ab und vertagte die Entscheidung in bezug auf die anderen Gründe. Der jetzige Zeitplan sieht eine Hauptverhandlung für alle zusammengefassten Klagen im vierten Quartal 2003 vor. DaimlerChrysler hält die Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

Wie von DaimlerChrysler im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 berichtet, erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, im September 2000 die kanadische Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd., die im Bereich von Design, Zusammenbau und Vertrieb schwerer LKW und Überlandbusse tätig ist. Vor dem Erwerb durch Freightliner hatte Western Star die Firma ERF (Holdings) plc, eine in England und Wales ansässige Gesellschaft, die im Bereich von Zusammenbau und Vertrieb schwerer LKW tätig ist, an MAN AG und MAN Nutzfahrzeuge AG für CAD 195 Mio. verkauft. Im September 2002 hat MAN vor dem Handelsgericht in London Klage gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) wegen der Nichteinhaltung von Zusicherungen und Garantien

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

aus dem Unternehmenskaufvertrag durch unrichtige Darstellung der Bilanzen und finanziellen Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadensersatz in Höhe von mehr als GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. beabsichtigt, sich energisch gegen die Klage zur Wehr zu setzen und hat im zweiten Quartal 2003 vor dem Handelsgericht in London Klage auf Rückgriff gegen Ernst & Young, die Wirtschaftsprüfer von ERF, eingereicht.

Wie zuvor bereits berichtet, wurden in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 vierzig sogenannte Sammelklagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller, die alle Tochtergesellschaften in den Vereinigten Staaten und Kanada haben, gegen die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. Weitere Klagen mit ähnlichen Beschuldigungen wurden im zweiten Quartal des Jahres 2003 eingereicht. Die Gesamtzahl der Klagen beläuft sich damit auf etwa 70. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Die Kläger behaupten, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen. Es wird behauptet, dass hierdurch die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau gehalten wurden. Die Klageanträge lauten auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

15. Risiken hinsichtlich des Beteiligungsansatzes EADS

Die Nachwirkungen der Ereignisse des 11. September 2001, der Irak-Konflikt und der Ausbruch der Lungenkrankheit SARS sowie die allgemeine Schwäche der Weltwirtschaft haben einen ungünstigen Einfluss auf den weltweiten Luftverkehr und damit auf die entsprechenden Geschäftsfelder der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) gehabt und den Börsenwert der EADS negativ beeinflusst. Am 30.06.2003 betrug der Buchwert der EADS-Beteiligung im DaimlerChrysler-Konzern €5,1 Mrd. und überstieg damit den anteiligen Börsenwert um €2,2 Mrd. Die Beteiligung von DaimlerChrysler an EADS ist langfristig ausgerichtet; dies wird für eine Erholung des Börsenwertes als ausreichend angesehen. Obwohl nach Auffassung von DaimlerChrysler der Unternehmenswert der Beteiligung an EADS beträchtlich über dem Buchwert liegt, verlangen die Vorschriften nach U.S. GAAP und der SEC eine ergebniswirksame Abschreibung auf den Börsenwert, sofern der vorliegende Unterschiedsbetrag als nicht nur vorübergehend eingestuft wird. Sollte der Börsenwert der

Beteiligung an EADS auch im 2. Halbjahr wesentlich unter dem Buchwert liegen, wird DaimlerChrysler eine Abschreibung der Beteiligung in Betracht ziehen, die das Konzernergebnis belasten würde.

16. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen als Bürge aus der Begebung von Bürgschaften (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Juni 2003	31. Dez. 2002	30. Juni 2003	31. Dez. 2002
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.114	2.119	328	370
Rückkaufverpflichtungen	2.131	2.663	612	724
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	781	581	373	370
Sonstige	755	830	228	246
	5.781	6.193	1.541	1.710

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. Juni 2003 beliefen sich diese Garantien auf €46,7 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Am 11. März 2003 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit der Freien und Hansestadt Hamburg, laut der DaimlerChrysler mittels einer Call-Option und die Freie und Hansestadt Hamburg mittels einer Put-Option das Recht erhalten, den 6%-Anteil, den die Freie und Hansestadt Hamburg an der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (»DCLRH«) hält, an DaimlerChrysler zu übertragen. Im Gegenzug erhält die Freie und Hansestadt Hamburg bei Ausübung der Option durch eine der Parteien einen Betrag von mindestens €450 Mio., der in Anteilen an der EADS, in bar oder in Kombination von beidem geleistet werden kann. DaimlerChrysler hält die Mehrheit der Anteile an DCLRH. Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 21. Mai 2003 ihre Zustimmung zu dieser Vereinbarung erteilt. DaimlerChrysler hat das Recht, seine Call-Option ab dem 1. Januar 2005, die Freie und Hansestadt Hamburg das Recht, ihre Put-Option ab dem 1. Oktober 2007 auszuüben, wobei beim Eintreten bestimmter Sachverhalte die Put-Option auch vorzeitig ausgeübt werden kann. Der Eintritt dieser Sachverhalte ist einzig und allein von DaimlerChrysler beeinflussbar. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass diese Sachverhalte eintreten werden.

Investor Relations

contact

Stuttgart

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256

Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen über unser Unternehmen finden Sie im Internet unter www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2003/2004**Zwischenbericht Q3 2003**

21. Oktober 2003

**Bilanzpressekonferenz /
Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren**

19. Februar 2004

Hauptversammlung

07. April 2004

Messe Berlin

Konzeption und Inhalt:

DaimlerChrysler AG

Investor Relations